



## O FREUDISMO, SEUS MÉTODOS E VALOR CIENTÍFICO

A segunda e última conferência do professor Blondel na Escola Polytechnica

A 17 horas do dia de hoje, no auditório da Escola Polytechnica, realizou o professor Charles Blondel, da Universidade de Strasbourg, sua segunda e última conferência sobre o Freudismo. A palestra foi dada em um ambiente de grande interesse, com a assistência de um público numeroso e atento. O professor abordou os aspectos metodológicos e científicos do freudismo, discutindo a validade das técnicas de análise e a natureza das descobertas feitas por Freud.

O ponto fundamental, o princípio essencial do freudismo é o seguinte: que toda a vida humana é regida por forças inconscientes. Estas forças, que são de natureza sexual, manifestam-se através de atos e palavras que muitas vezes são inexplicáveis para o consciente. O objetivo da análise é trazer essas forças para a luz da consciência, permitindo assim uma compreensão mais profunda do indivíduo.

Depois desta ligeira exposição do sistema de Freud, passou o professor Blondel a fazer uma crítica sobre o método empregado pelo grande psiquiatra. Ele argumenta que o método de Freud é muito subjetivo e que as conclusões são baseadas em observações pessoais, sem a devida comprovação científica. Além disso, ele questiona a validade das técnicas de análise, como a interpretação de sonhos e a associação livre.

Quil a sua definição é qual o seu objetivo? Nada — segundo Freud — sendo pensado ao acaso, ele contém uma verdade. O freudismo é, portanto, uma doutrina que se baseia na ideia de que a mente humana é uma caixa preta, cujas atividades internas não podem ser compreendidas diretamente. Em vez disso, devemos inferir essas atividades através de sintomas e atos aparentemente incongruentes.

Deve-se entender bem, todavia, que esta é a visão de Freud, e não a nossa. A psicologia científica busca compreender a mente através de métodos objetivos e experimentais, enquanto o freudismo se baseia em uma abordagem subjetiva e interpretativa.

A noção de tendências é essencial em Freud. Ele afirma que a mente humana é governada por duas forças principais: a sexualidade e a agressividade. Essas tendências são herdadas e se manifestam ao longo da vida, influenciando todas as ações e decisões do indivíduo. O papel do terapeuta é ajudar o paciente a reconhecer e controlar essas tendências.

Reflete bem o sentir geral, o registro da imprensa de que o Brasil vive uma loteria organizada por moldes austeros e em bases sólidas, não só quanto ao seu fundo de reserva, mas também e principalmente, pelas vantagens reais e incontestes que os seus planos oferecem ao público.

Esta, para documentação de uma afirmativa, o facto de se entrarem cinco mil bilhetes em todos os seus planos. Como se sabe, quanto menor o numero de bilhetes, mais probabilidade tem o comprador de ser contemplado com a sorte.

Essa condição, por si só, era suficiente para recomendar a Loteria de Mattos Grosso. Mas há outros elementos que a collocam em vantajoso destaque. Um delles é o seu processo de extração: o de urnas e espheras. Esse processo, entre quantos existem, é reconhecido como sendo o mais lizo, o mais seguro e o mais preciso, não deixando por isso margem para qualquer duvida.

Dentro em pouco surgirão os bilhetes para a primeira extração da Loteria de Mattos Grosso, que vai iniciar sua acção com um grande premio de 400 contos de réis, para a ser extraído pelo Natal e no qual, como em todos os outros, só entram cinco milhetes.

O concessionario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

## O JORNALISTA ITALIANO PRIVADO DE DESEMBARCAR NO BRASIL

U que se passou em Santos com o Conde Francesco Frola director do "Corriere degli Italiani"

UMA CARTA AO PRESIDENTE CARLOS DE CAMPOS

(Da succursal d'O JORNAL, em São Paulo)

S. PAULO, 15. — No dia 10 do corrente, em Santos, a polízia marítima, por determinação da polízia de polícia, o desembarque do conde de Francesco Frola, director do "Corriere degli Italiani", de Paris.

O Partido Socialista Unitário não era um partido de ordem, mas de ordem e de justiça. Aquele partido sempre combateram a polízia de polícia, e a polízia de polícia sempre combateram o Partido Socialista Unitário. Por isso, o Partido Socialista Unitário não pôde recusar hospitalidade a um homem de sua fides, não ter nada que o deshonrasse.

Moz, há julga: Durante a minha viagem de São Paulo a Santos fui recebido com a maior honra e consideração. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Em tal situação, a minha pessoa torna-se a figura típica do partido socialista. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

O Sr. Carlos de Campos, presidente da República, é um homem de fides e de justiça. Ele representa o Brasil e o povo brasileiro. Por isso, ele merece a nossa admiração e o nosso respeito. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Até a hora em que remato estas linhas, a polízia marítima não me deixou desembarcar. Por isso, estou obrigado a escrever esta carta ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, para que ele possa tomar as providências necessárias para que eu possa desembarcar no Brasil.

O ESTADO PRESENTE DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO NOVO ARSENAL DA MARINHA, NA ILHA DAS COBRAS

O commandante Armando Roxo concede, a propósito, uma oportuna entrevista a O JORNAL

Sobre as obras que estão sendo executadas na ilha das Cobras, o commandante Armando Roxo, chefe do Arsenal da Marinha, concedeu uma entrevista ao O JORNAL. Ele afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

## A PASTA DA FAZENDA

Seria injusto attribuir ao presidente Washington Luis a ausência de boas intenções. Há muito tempo que se vê a sua política e particular, que revelam o futuro chefe de Estado um indivíduo preocupado do bem da pátria e da prosperidade coletiva.

O Partido Socialista Unitário não era um partido de ordem, mas de ordem e de justiça. Aquele partido sempre combateram a polízia de polícia, e a polízia de polícia sempre combateram o Partido Socialista Unitário. Por isso, o Partido Socialista Unitário não pôde recusar hospitalidade a um homem de sua fides, não ter nada que o deshonrasse.

Moz, há julga: Durante a minha viagem de São Paulo a Santos fui recebido com a maior honra e consideração. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Em tal situação, a minha pessoa torna-se a figura típica do partido socialista. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

O Sr. Carlos de Campos, presidente da República, é um homem de fides e de justiça. Ele representa o Brasil e o povo brasileiro. Por isso, ele merece a nossa admiração e o nosso respeito. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Até a hora em que remato estas linhas, a polízia marítima não me deixou desembarcar. Por isso, estou obrigado a escrever esta carta ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, para que ele possa tomar as providências necessárias para que eu possa desembarcar no Brasil.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

## AINDA AS OBRAS DA LIGHT NA SERRA DO MAR

A opinião do coronel Evie A. Johnston superintendente da S. Paulo Railway

(Da succursal d'O JORNAL, em São Paulo)

S. PAULO, 15. — Continuando o inquérito sobre as obras recentemente inauguradas pela S. Paulo Railway Light and Power, na Serra do Mar, o Sr. Johnston, engenheiro militar inglês e superintendente da S. Paulo Railway, o Sr. Johnston, engenheiro militar inglês e superintendente da S. Paulo Railway, o Sr. Johnston, engenheiro militar inglês e superintendente da S. Paulo Railway.

O Sr. Johnston afirmou que as obras da Light na Serra do Mar são de grande importância para o Brasil. Ele afirmou que as obras foram executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo sistema de energia elétrica será um dos mais modernos e completos do mundo.

O novo sistema de energia elétrica da Light na Serra do Mar é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior sistema de energia elétrica do país e será capaz de abastecer todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

## Nova Instituição

### Loteria

#### A Loteria de Mattos Grosso

— O sorteio de Natal vae ser a sua estréia

UM PREMIO DE 400 CONTOS

\*\*\* — As instituições lotéricas, quando honestamente orientadas, constituem factor de progresso para a vida económica de um povo. E é por isso que são recebidas sempre, por entre as mais vivas sympathias, as iniciativas dessa natureza, tal como acontece agora com a Loteria do Estado de Mattos Grosso.

Reflete bem o sentir geral, o registro da imprensa de que o Brasil vive uma loteria organizada por moldes austeros e em bases sólidas, não só quanto ao seu fundo de reserva, mas também e principalmente, pelas vantagens reais e incontestes que os seus planos oferecem ao público.

Esta, para documentação de uma afirmativa, o facto de se entrarem cinco mil bilhetes em todos os seus planos. Como se sabe, quanto menor o numero de bilhetes, mais probabilidade tem o comprador de ser contemplado com a sorte.

Essa condição, por si só, era suficiente para recomendar a Loteria de Mattos Grosso. Mas há outros elementos que a collocam em vantajoso destaque. Um delles é o seu processo de extração: o de urnas e espheras. Esse processo, entre quantos existem, é reconhecido como sendo o mais lizo, o mais seguro e o mais preciso, não deixando por isso margem para qualquer duvida.

Dentro em pouco surgirão os bilhetes para a primeira extração da Loteria de Mattos Grosso, que vai iniciar sua acção com um grande premio de 400 contos de réis, para a ser extraído pelo Natal e no qual, como em todos os outros, só entram cinco milhetes.

O concessionario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

O commandario da nova instituição é o abastado capitão coronel Augusto Gurgel do Amaral Junior, nome que constitue o maior alioceio moral e financeiro para a Loteria de Mattos Grosso, a qual, com tanta e tão sólidos elementos, só poderá conquistar justas glorias e merecidos triumphos, glorias e triumphos que feramos o maior prazer em os assignar nestas columnas. — \*\*\*

## CABERA' AO GUANABARA AS HONRAS DE RESIDENCIA PRESIDENCIAL ?

TALVEZ, SE A HUMIDADE AO QUE DIZEM, NAO AS PROHIBIR

O palácio do Catete, inaugurado o próximo quinquagésimo, perderá as honras de hospedar o presidente da República. A razão é simples. O Sr. Washington Luis, entre as inovações que pretende trazer para o governo federal, trata a fixação da residência no Guanabara. Ordens nesse sentido, que se afirmam, vão sendo transmitidas, afim de que o ex-sor da praça Isabel esteja, em novembro próximo, aparelhada para receber o sucessor do Sr. Arthur Bernardes.

Alas, é oportuno evocar que um caso de esta natureza não é de ordem chronologica, que, dando azas ao boato, também o foi para o Sr. Washington Luis, que se fez natural da Serra do Mar, mudando o curso natural da água em sentido oposto para poder aproveitar a sua força motriz para a produção de energia elétrica. O Sr. Washington Luis, portanto, não pôde recusar hospitalidade a um homem de sua fides, não ter nada que o deshonrasse.

Moz, há julga: Durante a minha viagem de São Paulo a Santos fui recebido com a maior honra e consideração. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Em tal situação, a minha pessoa torna-se a figura típica do partido socialista. Agradeço, portanto, a todos os que me receberam e me acompanharam. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

O Sr. Carlos de Campos, presidente da República, é um homem de fides e de justiça. Ele representa o Brasil e o povo brasileiro. Por isso, ele merece a nossa admiração e o nosso respeito. E, em nome do Partido Socialista Unitário, agradeço ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, pela sua amável recepção.

Até a hora em que remato estas linhas, a polízia marítima não me deixou desembarcar. Por isso, estou obrigado a escrever esta carta ao Sr. Carlos de Campos, presidente da República, para que ele possa tomar as providências necessárias para que eu possa desembarcar no Brasil.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

O novo Arsenal da Marinha é um projeto de grande importância para o Brasil. Ele será o maior Arsenal da Marinha do país e será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira. Além disso, ele também será capaz de produzir e manter todos os equipamentos e suprimentos necessários para a operação da Armada.

O commandante Armando Roxo afirmou que as obras estão sendo executadas com a maior rapidez e eficiência possível, e que o novo Arsenal da Marinha será um dos mais modernos e completos do mundo. Ele também afirmou que o novo Arsenal da Marinha será capaz de abrigar e reparar todos os navios da Armada Brasileira.

## CONTRA A SUSPENSÃO DE TRAFEGO DA CENTRAL

A ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE JUÍZ DE FORA PEDE PROTECÇÃO AO PRESIDENTE DA REPUBLICA

JUÍZ DE FORA, 15 (A.) — A Associação Commercial desta cidade telegraphou ao Sr. Arthur Bernardes, presidente da República, pedindo providências contra a suspensão de tráfego da Central do Brasil, que multo prejudicaria os interesses do commercio e da industria de Juiz de Fora, concordando para encarecer ainda mais a vida.

Proibido o ex-Kaiser de tornar ao territorio allemão

IM PROJECTO DOS MEMBROS DO PARTIDO DEMOCRATICO SOCIALISTA

BERLIN, 16 (A.) — A membros do Partido Democratico Socialista do Reichstag, apresentaram um projeto de lei para proibir o ex-Kaiser Guilherme II de voltar ao territorio allemão, em qualquer occasião.

Tentou suicidar-se o general chinês Wu-Pei-Fu

PROSEGUE A LUTA REVOLUCIONARIA NA CHINA

LONDRES, 16 (A.) — Telegrama aqui recebido de Pekim, diz que o marechal Wu-Pei-Fu, despojado com as derrotas que os seus forcos soffreram ultimamente, tentou suicidar-se.

OS SRS. MEDICOS

O HISMUTHION é a unica preparação de Bismuthio indolor, preparada em 1 vehiculo oleoso e aquoso, que contém 0,30 de bismuthio (Bi) por empola.

A sua cura radical pelo Cirurgião Dentista

Rua Sachet n. 4 - Tel. Norte 7552

### O imposto de consumo sobre preparações destinadas ao uso do toucador

Resolvendo uma consulta de Francisco Antonio Giffoni, o diretor da Recebedoria Federal proferiu o seguinte:

"Os produtos do requerente 'Pilocidina', 'Pilocidina', 'Pilocidina' (pastilha, salito e pó), e 'Pilocidina', — sendo preparações mistas, destinadas ao uso do toucador, — constituindo loções, pastas, pós e dentífricos, — com a aplicação a que se refere o § 6º, e alíneas, do art. 4º da lei n. 4.384, de 31 de dezembro de 1925, — incidem no pagamento do imposto de consumo, como perfumarias, nos termos do referido § 6º."

### A SELLAGEM DOS TAPETES DE FIBRA

Na consulta de Ventura & Ferreira, o diretor da Recebedoria Federal proferiu o seguinte:

"Allegando que os sellos de consumo se despregam dos tapetes de fibra, pergunta a firma requerente se os poderá amarrar em vez de colar aos mesmos tapetes.

Resposta: A requerente não é ilícito amarrar as estampilhas, mas desde que a aderência por meio de goma forte se não possa fazer completamente, — é facultado colar as mesmas estampilhas em lugar visível, naquelles artefactos de tecidos, conforme permite o parágrafo único do art. 60 do decreto n. 17.464, de 6 do corrente mez."

### OS NOVOS SELLOS ADHESIVOS PARA 1927 E 1928

O MINISTRO DA FAZENDA MANDA ADOPTAR A PROVIDENCIA PROPOSTA PELA CASA DA MOEDA

O diretor da Casa da Moeda submeteu à consideração do ministro da Fazenda a representação feita pelo mestre, interno, da oficina de impressão, daquelle estabelecimento, Bellarmino Ferreira Pinheiro, apresentando uma série de sellos adhesivos communs destinados a substituir os que estão circulando presentemente.

A respeito, o titular da Fazenda proferiu o seguinte despacho: — "Adopte-se a providencia proposta pela Casa da Moeda relativamente à emissão de estampilhas de sellos adhesivos, com o prazo de dois annos para a respectiva circulação, excluidas, porém, as formulas destinadas ás collectorias do interior, devendo cada série entrar em circulação em 1º de janeiro de cada anno, cessando a respectiva venda em 31 de dezembro do mesmo anno e perdendo o valor em igual data do anno seguinte.

Proceda-se com urgencia a confecção dos sellos para 1927 e 1928, de modo a poderem ser vendidos a 1º de janeiro vindouro em todas as capitais e localidades servidas de Alfândegas e Mesas de Rendas, ficando marcado o dia 1º de janeiro de 1927 para perda do valor das estampilhas actualmente existentes. Oportunamente, por meio de circular contendo photographuras dos novos sellos e dos que serão recolhidos, dê-se conhecimento aos contribuintes do resoldido no presente despacho, providenciando a Casa da Moeda para que seja distribuída a dita circular em avulso por todo o país."

### UM NETO DE GUILHERME II NO RIO

O principe Luiz Ferdinando, de regresso á Europa, visitou esta cidade



O principe Luiz Ferdinando, quando de passagem para Buenos Aires

Tudo, n'aquele país, é seluetor: — povo, clima, natureza, tudo! O príncipe, que fala, correntemente, o castelhano, referiu-se, depois, ao Brasil:

— Seu país é também dos mais ricos. Conheço-o, através da historia. No proximo inverno, estarei visitando-o e aqui demorar-me largo tempo.

S. A. sempre muito gentil, falou a seguir, dos netos homens, referindo-se a muitos d'elles com grande conhecimento.

### NA CAMARA

Não houve sessão, hontem, na Camara, por falta de numero.

### A White Dental Manufacturing Co. of Brasil multada

O diretor da Recebedoria Federal multou em 37:735\$000, com a obrigação de recolher, ainda, igual importância, correspondente ao imposto sonogado, a S. S. White Dental Manufacturing Company of Brasil, por haver sellado productos de seu fabrico, sujeitos ao imposto de consumo, como se fossem "especialidades pharmaceuticas".

### Guaraná "Athleta"

Ultima criação da Bruma, V. ex. já experimentou este tão invejado GUARANÁ? Já! Já! E então que acha? Ah! Só bebo o GUARANÁ da BRAUMA.

### Momentos de apreensão em um trem da Central

Uma providencia extravagante

### PASSAGEIROS QUE PASSAM OS DESTINOS PORQUE O TREM NÃO PAROU

Uma providencia tomada pela Central, sem previamente avisar aos principais interessados, — os passageiros — motivou, hontem, apreensões ao espirito publico, em dois trens expressos.

Alida, dada a série de accidentes com que a Central tem enriquecido a chronica dos desastres, um senso qualquer, para o animo prevenido do passageiro, é motivo para justos receios.

Hontem, no Engenho de Dentro, os trens S M 14 (Paracambi) e S S 20 (Ramal de Santa Cruz), que correm entre aquella estação e Pedro II pela linha 4, sem que ninguém fosse avisado, passaram para a linha 2, n'aquella estação.

A linha 2 é exclusiva dos trens de suburbio. Quando os passageiros notaram que o trem corria em linha diferente ficaram alarmados.

Houve qualquer coisa na linha 4.

Foi o que se ouviu de todas as bocas. O machinista, correndo em linha diferente, fazia marcha cautelosa. Não parou em Todos os Santos e no Meyer.

No Engenho Novo, varios passageiros esperavam o trem na plataforma da linha 4; foram bluffados porque, havia na linha do meio um enorme trem de carga e o expresso ficou parado na plataforma das linhas 1 e 2.

Tomaram o expresso varios passageiros suburbanos, entre estes uma familia que pretendia saltar em Lauro Müller, afim de ir a Ponta do Caju.

Os passageiros aglomeravam-se ás janelas, com apprehensão e curiosidade, á espera de ver o "desastre".

O trem não parou em Lauro Müller, prejudicando a varios passageiros, que o suspendo suburbanos, nelle embarcaram.

Um pouco além de Lauro Müller, corria pela linha 4, outro expresso de Santa Cruz, o SS 22.

Era evidente que a medida de Engenho de Dentro não tinha justificativa e alarmou o espirito publico.

Procuramos saber o que houve e conseguimos nos informar de que o conferente do Engenho de Dentro, suppondo que o trem M 4, que mandava para Engenho Novo, fosse mais comprido do que o fevrio, para adiantar serviço, não esperou que está estacionado reclamasse.

Pôz-se para a linha 2 trens da 4, dando causa ao alarma ao espirito publico.

### As operações de guerra em Matto Grosso

Foram mandados servir, temporariamente, á disposição do comando da Circumscripção Militar, em Matto Grosso, nas forças em operações, os segundos tenentes de administração José Baptista Esteves de Souza, Victor Machado da Silva e Oséas Guerra.

### O funcionalismo publico e o sr. Julio Prestes

UMA EMBAIXADA DE FUNCIONARIOS DA CENTRAL DO BRASIL VAE A S. PAULO

Delegações de funcionarios das diversas divisões da Central do Brasil, ligados á grande comissão que trabalhou pela incorporação da tabella Lyra e ora pleiteia a passagem do projecto 85, debateram organizar uma embaixada, composta de representantes das divisões, que irá a S. Paulo, prestar a solidariedade das empresas da Estrada á grande manifestação, que os funcionarios, em geral, vão prestar ao "leader" paulista, em reconhecimento aos serviços que prestou aos servidores do Estado.

Para orador dessa embaixada, sabemos ter sido escolhido o dr. Grandelheiro Junior, que além de pertencer ao funcionalismo da Central, como membro de seu quadro medico, mantém com o "leader" paulista intimas relações de amizade, como com outros elementos de relevo na politica paulista. Esta escolha reflectiu a opinião unanime dos organizadores da embaixada: uns funcionarios elegeram um analista para esse mister de cordialidade.

A partida da embaixada está marcada para o dia 22, á noite, visto que no dia 23, o sr. Prestes receberá, em S. Paulo, as homenagens do funcionalismo em geral.

### A RENDA DA CENTRAL DO BRASIL

A renda bruta da Central do Brasil, durante a ultima semana, attingiu a importância de rês...

### Baixa o Cambio...

De uma palestra que nos foi dada ouvir hontem, sabemos que a cotação da moeda "A NACIONAL", estabelecida a Avenida Rio Branco n. 126, apesar da baixa cambial do momento, continuará a manter os mesmos preços do seus artigos e a fazer os mesmos descontos do bonificação de anniversario.

Assigura a manutenção desses preços o facto de ter sido todo o seu formidavel stock adquirido a optimo cambio, e a dinheiro á vista. Assim, apesar da alta de preços, "A Nacional" continuará a fazer seus preços nunca vistos, facilitando a aquisição de todos os artigos do seu valioso stock de joias, relógios, prataria, crystalls, metalls, etc., a qualquer bolsa.

E foi para prevenir aos nossos bons leitores que commettemos o indesejado de publicar a palestra por nós ouvida.

### FARINHAS DE LEGUMINOSAS L. V.

A obrigação de um chefe de família é fornecer á dona de casa, elementos para que tenha a sua mesa alimentada sadia, saborosa e economica. A Farinha de Leguminosas L. V. preenche todas essas condições. A pessoa mais inexperiente preparará um prato de tutu, purê ou sopa em 10 minutos.

### LOTERIA DA BAHIA

PLANO 1  
EXTRACÇÃO EM 18 DE OUTUBRO DE 1926

200 CONTOS

POR 365\$000  
JOGAM 18 MILHARES

Distribue 2.000 premios, inclusive os 2 U. A. do 1º ao 10º premios  
10 DEZENAS — DIVIDIDOS EM VIGESIMOS  
VENDE-SE EM TODA PARTE  
HABILITAE-VOS!!!

## GRANDE VENDA ANNUAL

DA CASA

Ramos Sobrinho & Cia.

QUITANDA 91, proximo a Ouvidor  
ROSARIO 97, proximo á Avenida

Camisas finas de Sedas, Tricolines e Zephir inglez — Cuecas e Ceroulas — Pyjamas — Meias francezas e Ligas — Gravatas superiores — Camisas Crêpe Santé primeira qualidade — Lenços de linho, collarinhos, etc.

Preços abaixo de qualquer reclame!!!

Assim, tambem, vendemos perfumes dos fabricantes: Coty, Houbigant, Caron, Guerlain, Dorsay, Roger Gallet, etc.

VER OS PREÇOS EM EXPOSIÇÃO EM NOSSAS VITRINES

A JOALHERIA

La Royale

AV. RIO BRANCO, 130

Continúa a dominar, com successo, na sua importante venda, pelos seus preços attrahentes



BEBIDA SABOROSA E NUTRITIVA PARA TODAS AS IDADES

# Banco Allemão Transatlantico

Rio de Janeiro

Rua da Alfandega 42

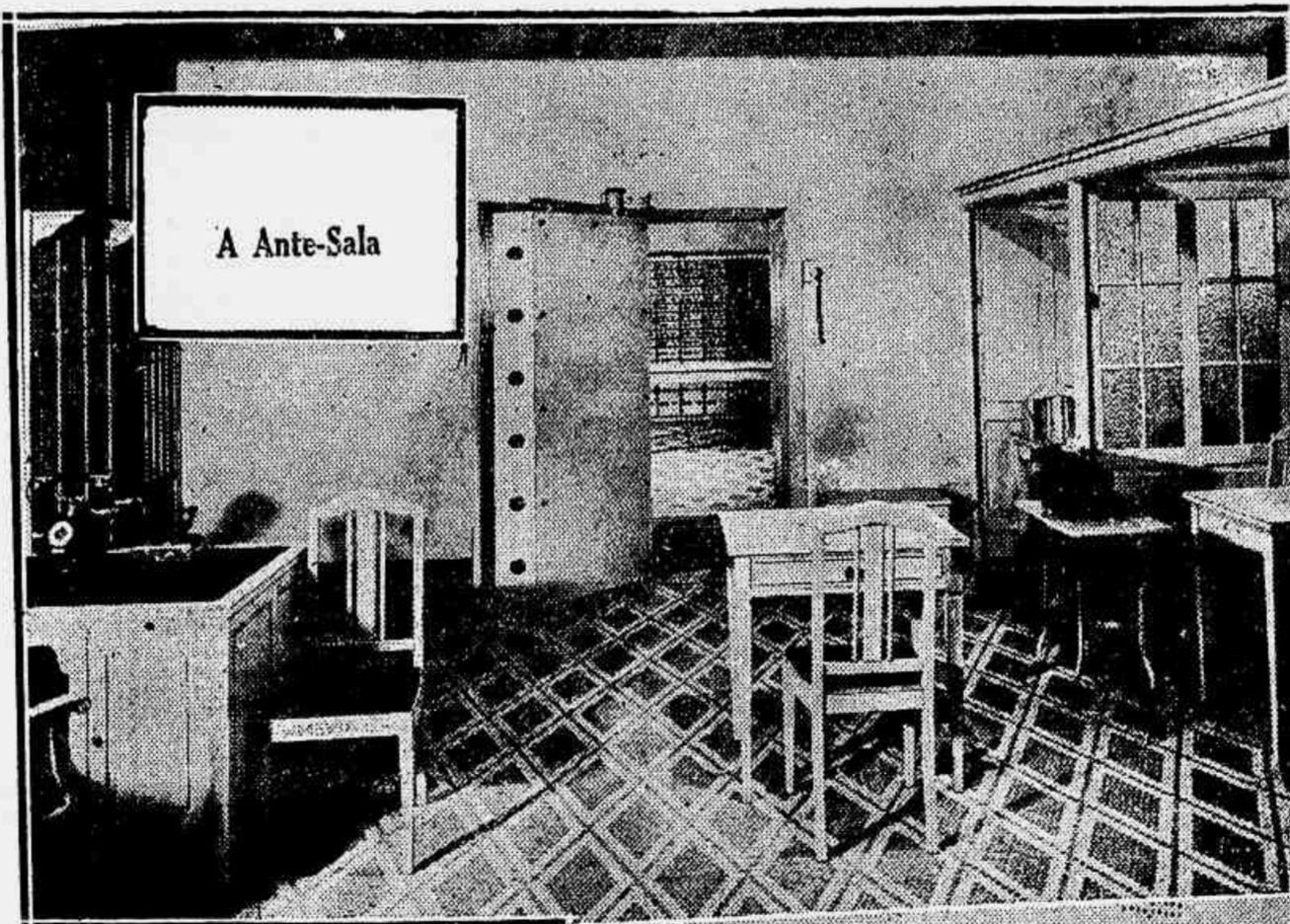
COFRES em diversos formatos de Rs. 50\$000 até Rs. 200\$000 por anno

SEGURANÇA ABSOLUTA

Facilmo accessi por meio do ELEVADOR

Ventilação artificial

COMMODIDADE E CONFORTO I



A Ante-Sala

Sala de entrada da Casa Forte, Vendo-se no fundo parte da SECÇÃO DE COFRES e, ao lado direito, COMPARTIMENTOS destinados aos assignantes de cofres cabine de telephone, machinas de escrever, etc.

Interior da Casa Forte

## CASA FORTE

Aberta das 9 horas da manhã ás 5 1/2 horas da tarde, salvo aos sabbados, em que é fechada ás 3 horas







## O DIREITO E O FORO

Redactores da secção:  
Carlos Sussekind de Mendonça

Otto A. G.

## BOLETIM DO FORO

## O EXPEDIENTE DE AMANHÃ

11 hs. — sessão ordinária da SEGUNDA CAMARA (appellações civis) da CORTE DE APPELACAO, sob a presidência do desemb. Nabuco de Abreu; juizes — des. Saraiva Junior, Alfredo Russell e Costa Ribeiro (interino).

12 hs. — sumários e julgamentos nas VARAS CRIMINAES, em que são juizes — da PRIMEIRA, dr. Oliveira Figueiredo; SEGUNDA, dr. Eurico Cruz; TERCEIRA, dr. Alvaro Berford; QUARTA, dr. Renato Tavares; QUINTA, dr. Carlos Affonso de Assis Figueiredo; SETIMA, dr. Fructuoso Muniz Barreto de Azevedo; OITAVA, dr. Chrysolito de Gusmão.

13 hs. — sumários em todas as PRETORIAS CRIMINAES, de que são juizes — da PRIMEIRA, dr. Vieira Braga; SEGUNDA, dr. Nelson Hungria; TERCEIRA, dr. Santos Netto; QUARTA, dr. Bernardo Veiga (interino); QUINTA, dr. Alvaro Montinho da Costa; SEXTA, dr. Silveira Salles (interino); SETIMA, dr. Sousa Santos; e OITAVA, dr. Saul de Gusmão.

14 hs. — audiências na PRIMEIRA VARA FEDERAL, juiz — dr. Sá e Albuquerque; na PRIMEIRA VARA CIVIL, juiz — doutor Auto Fortes; na TERCEIRA VARA CIVIL, juiz — dr. Leopoldo de Lima; na QUARTA PRETORIA CIVIL, juiz — dr. Martinho Garçon; na SEXTA PRETORIA CIVIL, juiz — dr. Frederico Silveira; e na SETIMA PRETORIA CIVIL, juiz — dr. José Linhares.

15 hs. — audiência na SEGUNDA VARA FEDERAL, juiz — dr. Octavio Kelly, e na PRIMEIRA VARA CIVIL, juiz — dr. Leopoldo Duque Estrada (interino).

## Assembleias

Para amanhã, estão marcadas as seguintes assembleias de credores:

Na 2ª Vara Civil — Enilio Chacade, J. Gonçalves e Francisco Cendon e Evangelista Gomes; Na 4ª Vara Civil — Ribeiro da Silva, Mendes Campos e Costa Pereira; Na 5ª Vara Civil — Ricardo Seligson; Na 6ª Vara Civil — Granja A. Pastori.

## Jury

Serão dois os réus chamados amanhã a julgamento no Tribunal do Jury: Moacyr Teles de Freitas e Dario Vicente da Rocha. Os trabalhos serão presididos pelo juiz dr. Edgard Costa, sendo julgados os jurados felizes.

## Sumários

Nas varas criminaes serão sumariados, amanhã, os seguintes accusados:

PRIMEIRA VARA — Lourival Borges de Mello. SEGUNDA VARA — Alfredo Teixeira Junior, Octavio Machado Netto e Manoel Victor.

TERCEIRA VARA — Antonio Augusto Teixeira, Campio Ribeiro de Carvalho, Nino Miguel Ayrosa e Carlos Mello de Oliveira.

QUARTA VARA — Oscar V. Verget. QUINTA VARA — Antonio Pereira de Mattos, Joazeiro Pereira Santos, Roberto Marinho da Silva, José Domingues Stellano e Antonio Adalgiso Vieira.

SETIMA VARA — José Patrocínio da Silva e Alberto Rodrigues Portella. OITAVA VARA — Antonio Pereira.

## A vaga de escrivo da 2ª Vara de Orphãos

Noticiando, hontem, a reunião da Comissão Disciplinar, nós já tivemos occasião de fazer ver que a vaga de escrivo da 2ª Vara de Orphãos, aberta pela morte do sr. Bezerra Cavalcanti, estava na imminência de fechar mais um caso, dos muitos que já preocupam as atenções do Foro. O abuso das transferencias, verificado já de outras vezes, se bem que em condições que absolutamente não se podem comparar com as actuaes, mostrara os dentes desde o inicio da semana passada, quando fomos os primeiros a noticiar os pedidos do escrivo Leopoldo Lima, do Juizo de Menores, e do partidar Ovino, figura da privanga do Ministerio da Justiça, o que agravava seriamente a situação dos candidatos legitimos que pretendiam pleitear o accesso, pelos meios regulares, garantidos no art. 163, do C. 16.373.

Com o tempo, todavia, a coisa revestiu-se de outro aspecto, não menos perigoso que o primeiro, mas sem duvida mais facil de prevenir e conjurar.

Tal é a affirmação, já hoje corrente em todo o Foro, de que o governo quer essa serventia vitalicia para pessoa da familia do proprio presidente da Republica.

Não cuidemos de saber se oboato procede. Ninguém teria meios de apurar, seguramente, a procedencia da ameaça.

Mas que ella tem todas as probabilidades de existir, isto é, fóra de duvida.

Quem improvisa desembargadores, decreta escrivos.

E já que não ha pejo em calcar sob os pés uma repalla legitima, que a tradição, mais do que qualquer texto, sempre assegurou aos magistrados do país, não ha como apor, sem rematada crânica, que seja o humilde, o fraco, o tímido direito de escrivos que vá agora demover dos favores de familia a omnipotencia official.

Mas nós dizíamos, ha pouco, que embora muito serio, era o perigo conjuravel.

E, efectivamente, o é.

Para a vaga em questão, a autoridade competente, que é a Comissão Disciplinar, já tomou, com presteza, digna de louvores, todas as providencias necessarias.

A inscricao para o concurso já está aberta.

Já se inscreveram, mesmo, para a prova, tres serventurais, dos mais dignos com que conta o Foro.

Um delles, Frederico de Castro, é o mais antigo dos nossos escrivos de varas criminaes.

Ora, na quarta-feira da semana proxima, o prazo concedido, pelo edital, para a inscricao expira.

Se a commissão se reunir, e, immediatamente, classificar os candidatos, o mal está sanado.

Pode o governo persistir no seu proposito, pode a reforma galopar com as suas quatro ou oito patas, pode a arbitrariedade consummar-se em favor de quem quer que se habilite ás suas graças.

O direito dos unicos candidatos legitimos á vaga estará adquirido e consequentemente a salvo de qualquer violencia.

Que os bons ventos permitam que assim seja para bem de todos e felicidade geral da nação.

**A 1ª Camara está convocada extraordinariamente para terça-feira**

O desembargador Saraiva Junior convocou para depois de amanhã, terça-feira, 19 do corrente, uma sessão extraordinária da Primeira Camara da Corte de Appellação.

## Os supplentes de juiz, estando em exercicio, não podem advogar

Em sua sessão extraordinária de ante-hontem, ao tomar conhecimento do agravo n. 1993, a 5ª Camara da Corte de Appellação consagrou a prohibição do exercicio da advocacia aos supplentes dos juizes federaes e locais, quando em exercicio efectivo das funções de magistrado.

A especie era a seguinte: Por seu advogado dr. Emilio de Macedo, o Banco Commercial de S. Paulo, credor pela quantia de 19.706\$ da firma Cardoso Monteiro & Com., propoz contra esta a competente acção executiva. Offerecidos embargos de penhora, o dr. Silva Castro, juiz de direito da 4ª Vara, Civil, julgou-os improcedentes, considerando aquella valida e subsistente.

Não se conformando com essa decisão, a firma Cardoso Monteiro & Com. Ltd, por seu advogado, dr. Edgard Ribas Carneiro, na mesma phase constituida, aggravou da mesma, com fundamento no art. 1.135, XXXV do Código do Processo.

Tomado por termo o agravo e minuido longamente o dr. Emilio de Macedo na contramão, levantou a preliminar de não poder ter o recurso seguimento, uma vez que era interposto por procurador indolente, ao qual era defeso o exercicio da advocacia, por achar-se naquella momento exercendo em toda a plenitude as funções de juiz substituto da 1ª Vara Federal, sendo, portanto, magistrado, a quem não é permitido advogar.

Mantendo o seu despacho, mandou o dr. Silva Castro que os autos seguissem á instancia superior.

Este o recurso que, tomando o numero 1.993, foi julgado ante-hontem. Fez o relatório do agravo o desembargador Elviro Carrilho, que, passando a dar o seu voto, entrou na apreciação da preliminar levantada pelo advogado do Banco agravado, para admitir a sua procedencia e não conhecer do recurso, por intencionalidade do procurador.

«Vê-se da certidão junta pelo agravado — accenções do desembargador relator — que o advogado Ribas Carneiro, signatário da petição, termo e minuta do recurso, se achava, na data da interposição, no exercicio efectivo do cargo de juiz substituto da 1ª Vara Federal, ao qual a lei veta a advocacia, sem distincção fóra ou instancia».

A Camara de Agravos, por unanimidade, adoptou o voto do desembargador Elviro Carrilho.

**Mais um processo contra o sr. Mario Rodrigues**

O promotor Rocha Lagoa denunciou, hontem, ao juizo da Oitava Vara Criminal, o jornalista Mario Rodrigues, por ter o diário "A Manhã", de que elle é director, publicado, no dia 22 de agosto do corrente anno, um artigo havido por insultuoso ao coronel Bandeira de Mello, delegado auxiliar.

O juiz Chrysolito de Gusmão recebeu a denuncia.

Se não houver nenhuma nullidade...

**CORTE DE APPELACAO**

**A Sessão da Quarta Camara**

Sob a presidência do desembargador Angra de Oliveira, secretariado pelo sr. Ignacio Pereira da Costa, reuniu-se hontem a 4ª Camara da Corte de Appellação, comparecendo os desembargadores: Machado Guimarães, Cesar Alvim e Moraes Sarmento.

Estive presente o dr. André de Faria Pereira, procurador geral do Distrito.

**JULGAMENTOS**

**Habeas corpus**

N. 3.799 — Impetrante, dr. Ame-

rico Ribeiro de Araújo, em favor do paciente Benjamin Midosi de Moraes — Concedeu-se a ordem para excluir o paciente da denuncia, por estar prescripto o crime que lhe é attribuido.

**Conflicto de Jurisdicção**

N. 10 — Suscitante, juiz da 6ª pretoria criminal; suscitado, juiz da 5ª Vara Criminal — Julgou-se presidente para declarar competente o juiz da 6ª pretoria criminal para conhecer do processo.

**Queixa crime**

N. 2 — Querelantes, drs. Custodio José de Castro e João Victorio Paro Junior; querelados, drs. Frederico Vara Criminal — Julgou-se pro-Oliveira — Adiado.

**Recurso criminal**

N. 1.147 — Recorrente, juiz de direito da 2ª Vara Criminal; recorridor, Oswaldo de Sousa Lima — Julgamento secreto.

**Apellações criminaes**

N. 5.553 — Requerente, Constantino Cascardo — Concedendo-se a suspensão da execução da pena pelo prazo de dois annos, com a obrigação de pagar as custas em seis meses.

N. 5.216 — Appellante, Januario Pereira Camargo; appellado, a Justiça — Deu-se provimento para absolver o appellante.

N. 5.269 — Appellante, o Ministerio Publico; appellado, Braga da Rocha Valente — Julgamento secreto.

**VARAS CIVEIS**

**FALLIU A S. A. MUNDIAL**

Por sentença de hontem, e a re-

querimento do Banco Sul Americano, foi decretada a fallencia da S. A. Mundial, com sede á rua do Mercado n. 22, 2º andar.

A primeira assembleia está marcada para o dia 17 de novembro proximo. O syndico ainda não foi nomeado.

**VARAS CRIMINAES**

**PRIMEIRA**

**Para derluc a controversia**

Tendo o promotor em exercicio nesta vara denunciado João Baptista Virgolino ou Virgolino de Souza, pe-

do facto de ter no dia 6 de dezembro de 1925, na 4ª pretoria civil contratado novas nupcias com Laurinda Gomes da Rocha desde 1914, casamento que foi celebrado na 6ª pretoria civil, ao serem confusos os autos e o juiz converteu o julgamento em diligencia e mandou remeter as partes ao juiz civil competente para decisão da controversia suscitada.

**SEGUNDA**

**D. ANGEOLINA HILFIDU-SE COM O "MARQUEZ"**

Intitulando-se "Marques de Nuzim", Francisco Nuzimant conseguiu captar a confiança de D. Angeolina (irmã de D. e sob o pretexto de muitos negocios realizados, os

quais accusam na sua vida economica, obrigando-a a sofrer varias humilhações. Inconspicua com o "ilicito" de que era possuidor, esse individuo que era um refinado maldoso, conseguiu que D. Angeolina lhe descesse diversas joias de subido valor, além de que, com o producto da venda feita, fosse repartida com

ella a quantia apurada, e assim, amenizar um pouco a situação do arrojado "marques". Porém, Francisco, ao invés de assim proceder, empenhou as joias em seu nome na Companhia Aurea Brasileira, vendendo em seguida a cautela a Alberto Baptista.

Descoberto mais tarde que Francisco Nuzimant não correspondia á confiança que D. Angeolina lhe depositou, a vítima apresentou queixa á policia, e hontem, o promotor dr. Bento de Faria offereceu denuncia contra os individuos em questão.

**SENTA**

**FORAM PRONUNCIADOS**

Por ter no dia 6 de setembro ultimo, feito a tiras de revolver seu companheiro de trabalho Odilio José Remão, na rua José Bonifacio, esquina da rua Honório, foi hontem pronunciado pelo juiz desta vara como incurso no crime de tentativa de morte, José da Luz Ferreira.

Alinda por despacho do mesmo magistrado, foi pronunciada como incurso no crime de tentativa de morte, Maria José dos Passos Ferreira.

A ré, no dia 28 de agosto ultimo, na casa da rua Candido Mendes, 43, deu á luz uma criança e em seguida estrangulou-a.

**OITAVA**

**EM VIRTUDE DA FALTA DE PROVAS FORAM ABSOLVIDOS**

Devido ao lapso de tempo decorrido, difficultando portanto que se apurasse a responsabilidade de Floriano Freire de Amorim, accusado de

haver furtado, em janeiro de 1921, um annel de platina da sua Genovevas Dias n. 14, o juiz da 8ª Vara Criminal absolveo hontem o imputado criminoso.

Tambem por falta de provas foi absolvido Juvelino Gomes da Silva.

**Em plena prosperidade a balança commercial dos E. Unidos**

WASHINGTON, 16 (U. P.) — Foi noticiado que a balança commercial dos Estados Unidos apresenta cifras muito favoraveis em relação ao mez de setembro.

Segundo os dados officiaes, o saldo verificado no mez passado foi de 105 milhões de dolares, tendo sido o total das exportações de 450 milhões e o das importações de 345.

**POLITICA DA AUSTRIA**

**A RENUNCIA DO GABINETE**

VIENNA, 16 (U. P.) — Renunciou o gabinete Ramek.

E' que o accusado, diz a denuncia, recebeu a importância de 700\$ pertencente a Victor Parames Domingues, apropriando-se depois della.

**CONSPIRAÇÃO CONTRA O FASCISMO**

FLORENÇA, 16 (U. P.) — Numerosos trabalhadores nas minas de Gavorrano de tendencias radicais, a victims presos devido a ter a policia apprehendido em suas casas certos documentos alludindo ao ultimo attentado contra o sr. Mussolini.

As autoridades policiaes verificaram que Lucetti tinha passado diversos dias em Gavorrano em companhia de alguns "vermelhos", conhecidos antes de seguir para Roma, a fim de dar execução a seus sinistros planos.

A policia soube tambem que os "vermelhos" costumavam reunir-se em diversos lugares publicos, escondidos para esse fim.

## A COMPANHIA CERVEJARIA BRAHMA E A ANTARCTICA

Em resposta a uma publicação da Antarctica feita nos jornaes de São Paulo, enviamos para lá a seguinte contestação, que será publicada nos jornaes de 15 do corrente

A Antarctica fez inserir nos jornaes do Rio e São Paulo dos dias 6 e 8 do corrente, um artigo assignado por seu advogado, em que ella, autorizada, dizendo, por entre grosserias e injurias de todo jaz, que, estando a questão do Guaraná a se encerrar para o terreno juridico, resolveria encerrar o debate pela imprensa, repellido qualquer debate comosco.

Não foi, pois, sem certa surpresa, que hontem, dia 12, tivemos de S. Paulo noticia pelo telephone, de que a Antarctica havia reaberto o debate, publicando nos jornaes paulistas daquelle dia um artigo recheado de alevies e protuberias a proposito da já isto debattida questão do Guaraná. Nesse escripto, que só hoje tivemos oportunidade de ler, diz a Antarctica, que, a fim de desmascarar (?!), de uma vez por todas, a extorção (?!), que andamos nos fazendo a proposito da sua fracassada diligencia, entendendo de tornar publico, para conhecimento de seus amigos e frequentes, o seguinte:

I — Que o rotulo, que registramos para o Guaraná de nosso fabrico, é uma evidente e despejada imitação do rotulo della;

II — Que este registro só se explica pela mudança do serviço de marcas da Junta Commercial para a Directoria da Propriedade Industrial;

III — Que não alteramos o rotulo illegalmente registrado, para tornal-o ainda mais semelhante ao della;

IV — Que a certidão que exhibimos ao advogado não é relativa ao rotulo que está sendo usado;

V — Tienhina a Antarctica a sua declaração com duas ameaças: a primeira, contra nós, dizendo que vai requerer apprehensão de todo o nosso Guaraná que encontrar no mercado; a segunda contra todas as pessoas que negociarem com o nosso Guaraná.

Estas ameaças da Antarctica, é que são de uma impudencia e de uma desfachatez dignas de registro.

Despachamos ao exame das accusações:

I — A Brahma nunca imitou e não tem necessidade de imitar marca, rotulo ou o que quer que seja da Antarctica. E' ridicula esta accusação. A Brahma é uma empresa bastante conhecida pela grandeza e solidez da sua situação economica, pelo seu vasto credito commercial, pelos seus methodos de honestidade e labor e pela excellencia de seus productos, e que faz questão de pôr o seu honrado nome em todos os seus productos, porque basta este nome para recommendal-os. Por que razão havia a Brahma de procurar recommendação em marca inferior usada por outra empresa?

Deante do ruidoso fracasso da sua investida, a Antarctica propoz, para se safar do mal passo, a porta falsa, a accusação de currou, para ver se assim os seus collos não mal perante o publico que nos honra com a sua preferencia. Baldados, porém, os seus esforços.

Basta um simples golpe de vista sobre os rotulos das duas Companhias para se ver o ridiculo da accusação: os rotulos são absolutamente dissemelhantes. Ellos só têm de commun a palavra Guaraná. Mas esta palavra não é, e não pôde ser propriedade de ninguém, porque designa um producto da natureza, que é de dominio publico universal, como o ar, a agua, a terra, o café e o vinho.

Em tudo o mais, os rotulos são inteiramente differentes e inconfundiveis.

O da Antarctica, tem, por baixo do nome Guaraná, a palavra Champagne, mais abaixo o nome da Companhia com a indicação dos seus domicilios e no canto direito dois triangulos entrelaçados, tendo no centro a letra A. Por cima do nome Guaraná, estenta o rotulo um pequeno circulo em forma de moeda, tendo no centro a figura de um pequeno ramo com quatro pequenos frutos encarnados, encimado pela palavra Guaraná.

O rotulo da Brahma tem por baixo do nome Guaraná a palavra Genuino e em seguida estas dizeas: "FABRICADO POR PROCESSO ORIGINAL DA COMPANHIA CERVEJARIA BRAHMA. RIO DE JANEIRO".

Por cima do nome Guaraná estenta-se, em linha encarnada viva, um emblema em estampa, tendo no centro, em cor branca, a figura de um athleta, segurando alteres em ambas as mãos. Os dizeas deste emblema são: em cima "marca"; em baixo: Athleta, registrada.

No rotulo, lê-se ainda dizeas elucidativas: "Estimulante Poderoso" e "Refrigerante sem alcool".

Dizer-se que esta marca é "imitação" daquelle é um acto de desmarcada impudencia.

Não é preciso ser letrado para se distinguir logo a frizante differença, que torna absolutamente inconfundiveis os dois rotulos.

Para que o publico não se illuda a respeito desta increpação da Antarctica, vamos publicar o que se entende por imitação de marca.

As Juntas Commercias e os Tribunales de todo o país têm decidido nesta materia o seguinte:

1º. Que, para que haja imitação de marca não basta a existencia, numa marca, de partes semelhantes á de outra marca, é mister que a semelhante seja tal, que possa induzir em erro o consumidor, o comprador, o que só se dá quando as differenças não possam ser reconhecidas sem mediação de confrontação ou exame authentic.

O que deve ser apreciado é a semelhança do conjunto e não de elementos accidentaes.

2º. Que não ha contrafacção de marca quando o consumidor, usando attenção ordinaria, não possa confundir uma com outra.

3º. O simples emprego de um elemento de uma marca em outra não induz, necessariamente, por si só, confusão entre ambas, uma vez que ambas sensivelmente se distinguem, quer na parte nominal, quer na parte emblematica.

Nas duas marcas em questão só ha uma coisa commum, que é a palavra Guaraná, tudo mais é differente, palavras, dizeas, emblemas, etc.

Onde está, pois, a imitação? Está apenas no despeito da Antarctica e nada mais.

II — A segunda arguição da Antarctica é que o nosso registro foi feito quando o serviço de marcas passou da Junta Commercial para a Directoria da Propriedade Industrial.

E' mais uma farsa da Antarctica e um argumento de má fé.

Conforme já foi publicado, a nossa marca do Guaraná foi apresentada á JUNTA COMMERCIAL em 2 de outubro de 1923 — e registrada pela mesma JUNTA COMMERCIAL em 11 de fevereiro de 1924 —, data em que ainda não tinha entrado em vigor o actual regulamento.

III — Não é verdade que tivéssemos alterado o rotulo registrado, mas podiamos, se quizessemos, alteral-o, porquanto é sabido que a cor, as dimensões e as circumstancias accidentaes não constituem elementos essenciaes e inalteraveis da marca.

Mas quando tivéssemos feito nos rotulos qualquer alteração, em que é que isso pôde interessar á Antarctica, uma vez que essa alteração não redunda em imitação da sua marca? Supprimir uma ou duas palavras numa marca não é imitar marca de outrem. A increpação é inepta.

IV — Diz ainda a Antarctica que a certidão do registro que exhibimos ao seu advogado, não é relativa aos rotulos que estão sendo usados. A certidão que exhibimos é a que consta das nossas publicações e corresponde aos rotulos usados, cujas caracteristicas principais são:

1º. A figura do Athleta dentro de um emblema quadrangular encarnado;

2º. A expressão GUARANA GENUINO;

3º. A procedencia: fabricado por processo original da Companhia Cervejaria Brahma.

V — A ameaça. Infelizmente ninguém está livre de um bote traiçoeiro, ou de um ataque nas trévas.

Por isso é bem possivel que a Antarctica requiera novas mandados de busca e apprehensão contra nós. Mas, perguntemos, haverá juiz que lhes conceda após o devido exame da questão e depois do fracasso de ha pouco e de tudo quanto se tem escrivido e se tem tentado se praticar, estamos dispostos a reagir contra elle com todas as nossas energias, prevenindo daqui aos nossos amigos e frequentes que saberemos enfrentar o traço e o deslucido ataque com toda a nobreza.

O que a Antarctica pretende com estas suas palavras arrogantes é intimidar o consumidor, para o fim de lhe impligrir o seu producto, com o afastamento do nosso. Mas não o conseguirá, porque não emo- recemos na defen do nosso direito, se elle vier a ser offendido.

De posse do dispostos dos nossos frequentes todos os nossos recursos, ao se vier a consummar o auferido attentado, responsabilizando a Antarctica por todo esse acto de inconfessavel má fé.

Temos fé, porém, que nenhum juiz dará ínfimo ao premeditado assalto ao nosso direito.

COMPANHIA CERVEJARIA BRAHMA.

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1926.

## Casa Felicidade

A MAIS POPULAR DO BRASIL

Completo sortimento de calçados finos para homens, senhoras e crianças

Modelo:

**NILZA**

Chics sapatos em bezerro naco, com as velas em tres cores, beje, cereja e cinza, salto MILLIER, rigor da moda.

Modelo:

**RODOLPHO VALENTINO**

Finissimos sapatos em vacueta chrmada, salto prateleira, cores preta, vinho e amarello claro, ultima moda



PREÇO: 26\$000  
Numeros: 36 á 44

PREÇO: 28\$000  
Numeros: 32 á 40

O mesmo modelo, em Bortegulins... 28\$000

Pelo Correio mais 2\$500 (VALE POSTAL)

Pedidos á: ANTONIO DE FREIRAS & C.

RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO N. 124

TELEPHONE 525 NORTE

COQUELUCHE, GRIPPE

TOSSE, BRONCHITE



## NO MUNDO CINEMATOGRAFICO

## RELIGIAO

## "VICIO E BELEZA"

Cocaina, morfina, o jazz, a embriaguez do luxo... a tentação do pecado... o romance... Um filme "ao para homens" o qual deve ser visto por todos os jovens e adultos de nossa geração. Não deixar de ver o filme "Vicio e Beleza" que o Parisense exhibe.

## O PROGRAMA DO DIA — EM

## ULTIMO DIA

O Odeon está anunciando para hoje as últimas exhibições do filme "A Sonhadora". Esse filme é um verdadeiro encanto. Basta dizer que a protagonista é Corinne Griffith, e que ela é linda como as mais belas, para não deixar de ir.

## Também se "Gris" durão o

## último dia do programa

Na terça-feira, o filme "Dempsy e Tunney" — isto é, um espetáculo sobre treinos, sobre aspectos do stadium, manifestações do vencedor, etc.

## Este programa, as "grtis" e o

## filme sobre o box continuado.

## RUDOLPH VALENTINO — E O

## SEU TRABALHO EM "O FILHO

## DO SUECO"

O Gloria há uma semana que se encende de si mesmo, isto é, de glórias. E que ali está, iluminando a noite com um sorriso que é mais forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## O querido e lembrado Rudolph

## Valentino. Mais ainda, ali temo

## Rudolph em um dos seus mais belos

## papéis, em que o vemos de tempo

## em tempo, com um sorriso que é mais

## forte que a luz da projeção.

## tornando-se um chefe pelo seu

## saber, sua intuição, sua coragem e

## sua fortuna. E que a sorte que ali

## viesse ele a amar uma outra mu

## lher que aparece, por sinal que

## era a esposa daquelle que lhe dei

## gracia o lar — e o drama se des

## enrola de um modo estupendo, de

## emoções as mais variadas.

## "Amor Beduíno" é o título desse

## romance, em que o protagonista é

## Lewis Stone, como já dissemos, e

## com ele aparecem Katherine Mac

## donald, no papel de esposa traidora,

## e Barbara Bedford, como a mulher

## amada, por quem depois elle dei

## xou um fim da First National, dis

## tribuido pelo programa Serrador.

## TUDO O MUNDO QUER SER AR

## TISTA DE CINEMA

Não há criação de moda ou rapaz que não palpite a ideia de vir a ser um astro de tela... Em torno dos estudos de Hollywood, como mariposas em torno da luz, revoluzionam diariamente centenas de moços e raparigas que aspiram ingressar na carreira cinematográfica. Vem das cinco partes do mundo, partem das centenas, dos seus lares, nos diversos Estados da União Norte-Americana, buscando o sonho e a glória e vão quebrar as azas de encontro aos muros da inexpressível cidade de filmes...

## A Fox, tentando o coração da

## modidade do Brasil, resolveu levar a

## efeito o Concurso de Beleza Photo

## genética, de que já incorporou ao

## seu lunil plano um concurso e uma

## moça brasileira. Aberto o interes

## sante certamen a 21 de agosto são

## já inumeráveis os candidatos ins

## critos, daqui de São Paulo, do Rio

## Grande do Sul, de Minas, da Bahia

## e de todo o Brasil, principalmen

## te para o dia 21 de Novembro, con

## stará a ser com um milhão de rapa

## ceiros e raparigas, entre os quais

## são dois futuros astros da tela que

## ella procura.

## CASAMENTO OU LUXO?

Quantas mulheres já não se vi

ram diante de um problema e per

deram ante a sua solução... Cas

samento ou luxo?

O que escolher, casar com um ra

paz ou com um milionário, prompto a

satifazer todos os caprichos da

luz? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

je? Não é uma pergunta de ho

## deste difícil problema. Foi isto

## que deu origem ao "Casamento ou Luxo"

## que deve ser exhibido no Cinema

## Gloria, dentro de alguns dias.

## É um filme da United Artists, o

## qual vale dizer: um filme luxuoso,

## atraente, e com um optimo des

## empenho por parte dos seus inter

## pretes. Neste recente trabalho da

## United, que foi escrito e dirigido

## por Charles Chaplin, o grande Car

## lito, figuram Edna Purviance, e

## Adolphe Menjou, o artista da moda,

## elegante e seductor.

## OS PROGRAMAS

## HOJE

Na Ajuda: — Percy Marmont em "A

sonhadora", da First National.

GLORIA — Rudolph Valentino em

"O Filho do Sheikh", da United Ar

tists.

CAPITOLIO — Lon Chaney em

"O monstro", da Paramount.

IMPERIO — Adolphe Menjou, em

"Desfrutando a alta sociedade", da

Paramount.

Na Avenida: — "Siegfried" e

"Vicio e Beleza".

PATHE — Madge Bellamy em

"Sandy".

CENTRAL — "A lha dos na

morados. No palco, estrê de ar

tistas cantores.







## NA INTIMIDADE DOS NOSSOS ARTISTAS

## Duas horas passadas no atelier de Helius Selinger

Um artista que faz questão de viver da arte e pela arte

Momentos de deliciosa emoção e final bague



Modelo posando

Entre os artistas brasileiros da segunda geração o sr. Helius Selinger é dos mais interessantes, pela curiosa organização do seu espírito e forte, ardente, imaginativa, criadora. E' o nosso mais acintoso poeta em cores. Os seus trabalhos são sempre alguma coisa, têm idéas, motivo central, dinamismo, força em torno da qual a forma reveste os tons que a fantasia cria, na ansia de completar, pela tinta, o que o cérebro pensou, não se vê de zír que esse arruado idealista é um philosopho. Nada disto. Helius Selinger é, em rigor, um artista, talvez o único que exerce, aqui, verdadeiramente, a arte pela arte. Esta formula, não é, nêlo, uma imagem. E' um simbolo, que o inspira, que o incita a produzir, a trabalhar, a viver. Helius Selinger, no Brasil ou em outro qualquer paiz, teria sempre a félicção que o artista, incapaz de pintar sem que primeiro no seu espirito haja ocorrido a idéa, a sua pintura tem de ser sempre uma tela que obriga a reflexão e faz sentir. Mystico e symbolista, na sua primeira phase, não é difícil encontrar-lhe, no espirito, o estufado das linhas e do sentimento germanico, que formam a primeira camada de material argamassada pelo pintor.

A sua prolongada demora, na Alemanha, deixou-o contemplativo, de attenção muito attenta ao recolhimento, a todas as manifestações do sentimento interior. Na sua intelligencia uma forte dose de mysticismo que lhe inspira e dirige as ações. E' assim como o homem, na vida, não é outra coisa que um sonhador, idealista, egressivo do século de bohemia e de Murger, o pintor se apresenta numa característica muito forte e muito especial, constituindo curiosa excepção em nosso meio. Moço, aparentemente muito menos idoso do que realmente tem, o seu espirito está em constante effervescencia, num bom "humour" sadio, que as dificuldades da vida resistam. A proposito da sua permanente mocidade, conhece-se a historia seguinte:

Em certo dia, subia o Rhen, a turtur e perumbático, um dos nossos literatos e bohemos, mais finos, da geração vinda logo após a de Blane, quando, correndo os olhos pelos companheiros que se descaçavam na timidez do navio, notou um aleitado alemão e olhos azues, corpulento, loiro como legi-

— Então já morreu no Rio...  
— Não, senhor. Mas gosta muito da natureza. Bonita! Muita bonita! Me pai morria lá. Grande pintor! Roman muito importante! Chama-se Helius Selinger.

O poeta, que outro não era senão Luiz Edmundo, por conta de quem corre a divulgação do episodio, afirma que o alemão, entusiasta do Brasil, traza nas brancas os bordados de maior da Guarda Imperial Prussiana...

Pelo menos teria naquela época, trinta e cinco annos, no minimo...  
**VIDA CURIOSA NA BISONHICE DO MEIO ARTISTICO BRASILEIRO**

Helius Selinger é o artista que talvez mais tenha vivido uma intensa vida artistica no Brasil. Adolescente no tempo em que era prova de intelligencia fazer bohemia a maneira de Murger, com vintem na algibeira nem bom senso nas ações, quando os literatos e homens de letras, que mais tarde se distinguiram, timbravam em se exceder á hora do appetivo, na Paschoal, ou ás 2 horas da tarde, na Castelfelice, não foi possível a Helius Selinger escapar á influencia do meio, e, em pouco, era elle um assíduo frequentador dessa roda dourada que esbanjava a mancha talentos e mocidade. Também, não lhe quelesse mal por isso. A mentalidade da época não comprehendia que um homem intelligente, fosse um poeta, um escriptor ou um artista, deixasse de manifestar o seu talento, na mesa do botiquim, fazendo o jogo facil de palavras ou de insinuação, que se derramava pelas tasas asseladas do Rio e lam formos os alceres da fama que cada um desses rapazes, mais tarde, acarretaria. Tanto isto é verdade que, dos nossos escriptores da geração que se desappareceram, só escaparam á medida Machado do Assis, Nabuco, Verissimo, que não vivia aqui e cheirava ao Rio com o espirito formado, Sylvio Romero, de quem pôde dizer-se a mesma coisa, e poucos, pouquíssimos mais. Embora cêdo se afastasse da roda, levando pelo seu caracter, sado e reflexivo, mesmo assim, o purissimo Raymundo Corrêa não deixou de sacrificar algumas horas á frequencia de taes amigos e logares. Pude! Se andavam na memoria de toda a gente as estórias de Alvares de Azevedo e Castro Alves!

— E Byron não fizera assim, na

gente virtualmente honesta, criada na pratica de principios austeros. Meu avô, homem de grande cultura, intelligencia e vontade forte, tivera de emigrar para o Rio, por força de circunstancias do acaso. Da mesma maneira porque poderia ter dado com o destino em outra região do planeta. Detalho melhor. O meu avô, fazendo jornalismo contrario aos dominadores da Alemanha, ficara em situação de não poder continuar a residir naquele paiz, sob pena de ser coagido na sua liberdade. Sendo-lhe permissivo sair, encontrou-se, certo dia, á fronteira, em frente a um veleiro que se preparava para longo cruzeiro.

— Para onde vai esse barco?  
— Viajar para a America.  
— Mas para que região?  
— Para o Brasil.

E ali está como a minha familia emigrar, vindo estabelecer-se no Rio. Aqui, meu avô instalou a familia e concluiu com o seu controle a educação dos filhos. Meu pai formou-se em pharmacia e um seu irmão concluiu o curso de engenharia, após ter residido, por muitos annos, a orchestra do antigo theatro São Pedro. Ainda esse meu tio matriculou-se, depois, na Academia de Bellas Artes, onde se acamara com Rodolpho Bernardelli, vindo desta amizade remota as ligações que o sobrinho teria mais tarde com aquelle grande mestre. Antos após a sua chegada ao Brasil, meu pai conheceu uma boa moça, brasileira, filha do paes francezes e gregos, que vivia um doce ambiente burguez, defronte á pharmacia de meu pai. Estimaram-se. Estabeleceram relações de amizade. Casaram-se. Naquelle tempo não era usado o namoro, não se praticava o "flirt", estima entre rapazes e moças era cordial e respeitosa. Com a simplicidade formalística com que esses actos sérios se decidiam, nupcias muito cedo. Eu nasci desse consorcio e tive a lamentar a perda dos meus paes, na mais tenra idade. Também meu avô que, emquanto vivo, dirigia a familia, fora arrebatado pela morte, segundo, pouco tempo depois, o meu tio.

De todo este vendaval desabado sobre a minha familia sobreviveu uma tia, alemã de nascimento, educada dentro do rigorismo das praxes alemãs, sabendo muita coisa para o seu tempo, inclusive tres linguas, que falava e escrevia, correctamente. A essa minha tia, que era professora de um collegio inglez que, então, existia, devo a minha educação e formação do espirito, cuja directriz ella acompanhava, orientou, com zelos maternaes, procurando imprimir-lhe disciplina, quando percebeu, que eu, já um mocinho, trilhava caminho errado. Teve essa bondosa criatura influencia muito séria na minha vida e não é sem uma grande saudade que falo á sua memoria, que tudo sacrificou e fez por mim. E não exagero. Quantos rapazes, por falta de freio moral que ella me sobre impôr, não succumbiram gloriosamente, no começo da vida! Uns, o alcool levou, outros não souberam defender-se de molestias atroz, ainda outros ficaram para falir, moralmente, na luta aspera da vida.

Commeço nada disto aconteceu. Fiz bohemia á moda do tempo, mas não succumbi. Resisti, penso ter vencido e, fazendo a minha vida dentro da minha arte, nada tenho de que me queixar, porque vou atravessando, sereno, na doce convicção de que impus uma personalidade!

E toda esta conquista — arrebatou — não foi minha, mas della.

**A MINHA PRIMEIRA VIAGEM A EUROPA**

Estava eu na phase agitada de bohemia, a que me referi acima, estudando pintura, com Bernardelli no seu antigo "atelier" da rua da Relação, quando este, verificando o fundo mystico que se accentuava em meus trabalhos e, ao mesmo tempo, notando que a vida de prazeres me absorvia muito, aconselhou a minha tia que me mandasse á Alemanha.

Dizia, então, o mestre:  
— Com a tendencia revelada pelo Helius, fica-lhe melhor a frequencia dos "ateliers" alemães. E' conveniência a minha parenta de que, com o dinheiro consumido por mim aqui, asseguraria-me a subsistencia na Alemanha, tomando reaes vantagens para mim.

Bernardelli era eloquente e tinha autoridade para aconselhar, de sorte que, ajustadas as coisas, em pouco eu fui buscar á Alemanha aquella "disciplina" que o mestre julgava indispensavel á minha formação. Vi-me, assim, transportado a Munich, onde me fiz alumno de Franz Stuck, estudando com esse illustre mestre durante os primeiros annos. De Stuck recebi a influencia pantheista que é facil descobrir nos meus trabalhos. O mysticismo revelado nos meus estudos de "atelier", desenvolveu-se, fortemente,

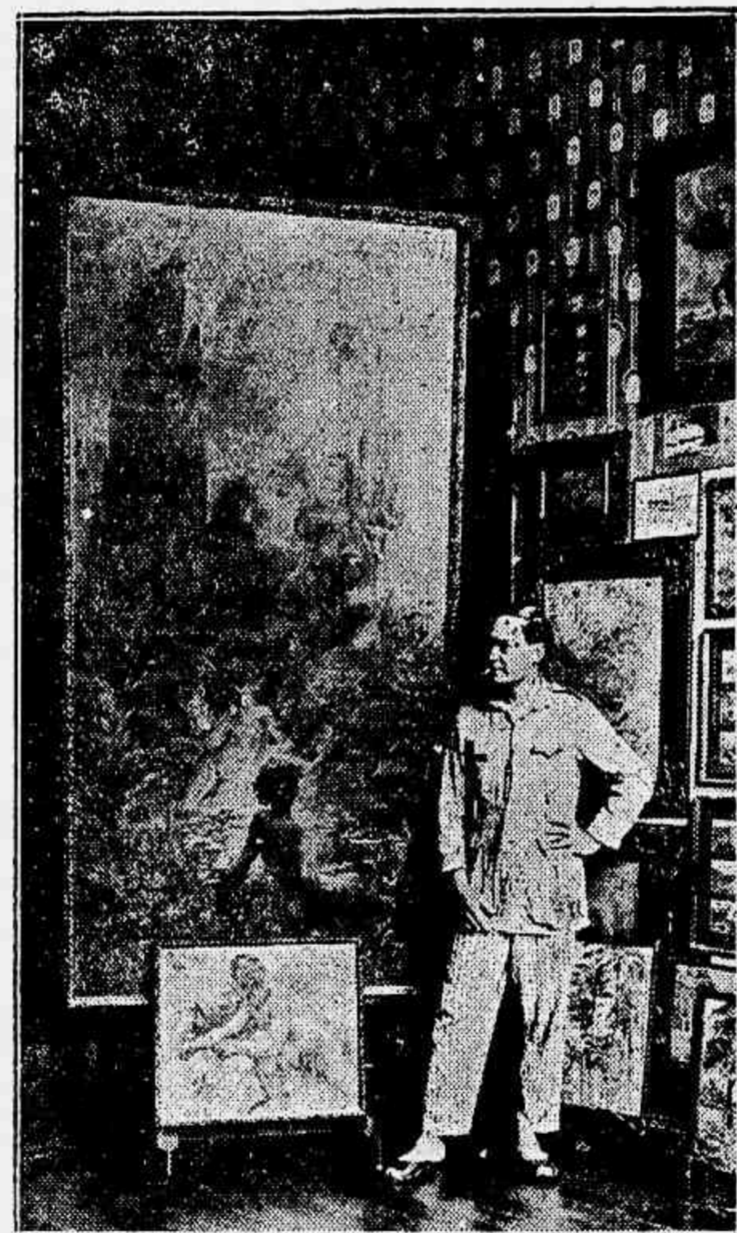
ao influxo do idealismo allemão. As lendas da Germania, os cantos e narções populares dos barqueiros do Rhen, o "folk-lore" da Floresta Negra, tão rico de tons pela frescura dos seus poemas, os rhapsodos que enchiam uma viva pagina da literatura e da tradição allemã, ressaltaram definitivamente, o perfil da minha obscura individualidade. Sal isto que sou, da longa aprendizagem allemã. O meu espirito, que denunciava ao partir do Brasil, a maneira especial que define a minha arte, desenvolveu-se inteiramente.

tualismo germanico e tomou este fello, q...  
migo. Vivi em Munich uma vida muito diferente daquela, que, mais tarde, encontrei em Paris, ao voltar pela segunda vez á Europa, no gozo do premio de viagem do salão. Os estudantes, os mestres, como a propria arte, são profundamente diferentes nesses dois velhos paizes. A França é avulso que nós sabemos, ruído, bohemia, tipos estudadamente clazicos de artista, o cabelo e o chapéo usados de determinada maneira, o corte das barbas, o nó da gravata, a peculiaridade do andar, tudo feito para que o burguez se impressione e o artista accentue a sua individualidade, espantando-o com a sua projecção. A vida que os artistas francezes vivem em Montmartre é muito conhecida para que haja necessidade de pintal-a. Tudo chedece a uma intenção, a um fim marcado. Na Alemanha o artista confunde-se com o burguez, que chupa tranquillamente a sua cervexa, na serenidade evangelica da familia. Os proprios modelos têm alguma coisa de familiar e pesado, mas em compensação, ha sinceridade, ha sentimento, melhor comprehensão das coisas subjectivas. A arte allemã obriga á reflexão, á ponderação. Arte é arte, sentimento, emoção, beleza. Quando taes impulsos saem da alma humana, todas as outras cogitações cedem lugar, sempre, que o homem, na alma do qual essa luta se trava, é verdadeiramente, um artista. No Brasil observamos, dentro deste meu criterio, um sensível retrocesso. Aqui o lar burguez, as preferencias burguezas, as considerações de ordem burguesa estão sufocando a arte, impedindo a firmeza dentro da arte. Ha varios casos typicos, em nosso meio. Não quero dar nomes, mas elles estão ali, para trizade nossa. Rapazes de verdadeiro talento entregaram-se ao ambiente pachorronto de lar burguez e não mais produziram. Uns governados totalmente pela mulher, que de arte nada percebe, outros acateados pelas necessidades da ordem burguesa, nada produzem, nada criam, nada improvisam, que define um artista, por isso

Os mestres francezes me serviam de muito, porque lá a maneira de pintar estava mais de accordo com o sentimento brasileiro. Achei respeitáveis os conceitos do artista e segui a Paris para completar a minha educação. Perdi muito da minha maneira, aprendendo a fazer o bem acabado, o perfeito, que é tudo quanto em arte está produzindo o genio francez. Os artistas francezes atingiram a uma perfeição tão grande, que hoje o unico esforço realizado por elles visa, exclusivamente, obter o maximo de correção. Já não criam, melhoram, apenas, o que já criaram. Como era natural, a vida desses dois annos, na França, deu-me a firmeza de que devia continuar em Paris e fui, por muito tempo, um itinerante, em meu paiz, produzindo na França, vendendo no Rio, para gastar em Paris. Atravessando o Atlantico muitas vezes, nessa constante peregrinação, já mais tendo o feito noutro caracter que no de artista. Não ensino, não tenho empregos, não os quero ter e vou vivendo, perfeitamente bem, a meu modo, dentro das possibilidades da minha arte.

**COMO ENTENDO E SINTO A ARTE**

A arte é vida intima, não se improvisa ou falsifica. Ou bem o homem sente o calor que é a emoção, ou procura forçal-o e neste caso jamais consegue ser coherentemente um artista. Quem vive pela arte colloca todas as outras considerações na dependencia desta. E não pôde ser de outra maneira. Arte é arte, sentimento, emoção, beleza. Quando taes impulsos saem da alma humana, todas as outras cogitações cedem lugar, sempre, que o homem, na alma do qual essa luta se trava, é verdadeiramente, um artista. No Brasil observamos, dentro deste meu criterio, um sensível retrocesso. Aqui o lar burguez, as preferencias burguezas, as considerações de ordem burguesa estão sufocando a arte, impedindo a firmeza dentro da arte. Ha varios casos typicos, em nosso meio. Não quero dar nomes, mas elles estão ali, para trizade nossa. Rapazes de verdadeiro talento entregaram-se ao ambiente pachorronto de lar burguez e não mais produziram. Uns governados totalmente pela mulher, que de arte nada percebe, outros acateados pelas necessidades da ordem burguesa, nada produzem, nada criam, nada improvisam, que define um artista, por isso



O artista contemplando o seu ultimo trabalho

servia, pelo menos, para que muita gente passasse a chorar-me de doído. Concorrendo, depois, ao "salão", obtive o premio de viagem á Europa. Indo desta vez, ainda a conselho de Bernardelli, gozar o pensio-nato em Paris.

Bernardelli disser-me, naquelle momento, que para o Brasil, a arte allemã ainda era de difficil comprehensão e por isso julgava mais util que eu me transportasse a Paris.

que collocam, acima da sua arte, as conveniências oppositas a uma sociedade desapparelhada para entendel-a. Não penso que eu estou exagerando. Os artistas, que conseguiram, entre nós, installar-se na vida, com excepção, talvez, de dois exponentes, o fizeram com a preocupação de fundar um interior completamente burguez.

— Onde se passa a vida do artista?

**VERSOS DE OUTRO TEMPO**

Horas de Sol

(PARA O JORNAL)

Da mesa na polida superficie a sombra está se reflectindo de um ramalho de doído, que resceendo, emergindo de um fino vaso de crystal lavado. As persianas verdes, fechadas pelo excesso do calor, dão á luz da sala a cor da verdura do bosque, e escuta-se o cortejo das abelhas ruando no jardim seu pequeno tambor.

Verão. Fôra, o ouro d'agua rutilante e o sussuro do vento nos pinheiros como se fosse a voz do mar. Tans longinquas, sussurur distante de vezes em que uma ancã, uma constante saudade vive a se comunicar...

Abro a janella. E n'agua do riacho, onde já tantas vezes pressuroso as vistas mergulhei, olho uma folha a correr impellida, e, atraz della, em seu curso mysterioso, contemplativo e attento, vejo também seguir meu pensamento...

Para onde? Não sei...

J. H. de SÁ LEITÃO



O "Rio Grande pela Republica", tela de vastas dimensões offerecida no palacio do governo do Porto Alegre pelas municipalidades gauchas

Necessariamente, no "atelier", logo o "atelier" deve ser a primeira peça da casa do artista.

— Pensa que aqui aconteceu isto? Absolutamente, não.

O que vemos é a casa confortavel, o que não é de artista, no atelier, a gente pergunta pelo "atelier", e eles coçam a cabeça e dizem está lá no fundo, lá em cima, ou então, apontando vagamente, no terreno fora, um gallinheiro.

— E ali que vou construir... Isto denota o quanto estamos atirados e como a arte atravessa uma phase perigosa no Brasil. E se tal ocorre, com as coisas materiais, o que não é de preconceitos, na organização do lar? Artista, no Brasil, casado com uma bella mulher, não é "possa" como modelo, para criar seu trabalho. Isto é uma incoherencia humilhante para a arte.

A arte é o bello e o bello não é immoral. Quem tem uma primeira mulher deve sentir-se feliz por ter um formoso modelo! Então o homem casa por que gosta da mulher, porque o seu espirito, a sua educação e, mais do que tudo isto, o seu corpo lhe agradam, e sendo esse homem um artista, não ha de ter a vontade, irresistivel, de posal-a, reproduzi-la num quadro ou numa estatua? Não sentir esse desejo, esse indomavel necessidade, é não ser, em verdade, um artista, ou então, quem assim procede, deve confessar-se prejudicando, cida pela conveniencia burguesa, errada e estreita, do meio.

Entre nós têm ocorrido casos curiosos. Além dos artistas rancorosos, ha os que, enfim, não se paunificam, no rebanho burguez, que todo nivela, ainda consumam os verdadeiros artistas, que vivem no seu isolato, criando uma obra honesta, dentro da arte e para a arte. Aqui, ha tempos, foi comentado o gesto de um artista, posando a filha e ainda hoje não ha quem não estranhe que outro artista, que soube fazer um lar feliz de artista, "posse" a propria companhica, sua esposa legitima. Um outro desses illustres patrióticos, e dois authenticos artistas, quem a estreteza do meio não logrou romper. Conservam-se artistas, num meio que destrói, aniquila o artista e, por isso, as mais das vezes, são alvos de remoqueos de quem não tem a capacidade para comprehendel-os e imital-os. Já se vê que a vida artistica, no Brasil, ainda não é sentida e praticada como devia, desde que a influencia burguesa tudo absorve, prelu'ando, sensivelmente, nosso ideal de arte.

**COMO SINTO E DESEJO O ENSINO DAS BELLAS-ARTES**

Considero a arte liberdade, independencia espiritual. Não me parece que seja absoluta independencia, a possa criar-se arte. A arte não pôde correr parelhas com a burocracia. Precisa de ambiente para manifestar-se e produzir. Não é possível exigir do artista que tenha a applicação á hora certa, tenha talento dentro do Regulamento, produza obras primas rigorosamente de accordo com o ponto, das 11 e 14 ás 4 horas da tarde. Isso é tudo quanto ha de mais errado e absurdo de mais estranho, paradoxal... e cido. A arte produz-se quando a inspiração chega e esta vem inesperadamente, independente do regimen burocratico. E' por isso que sou completamente partidário do "atelier", livre, onde o artista trabalha quando quer e nas condições que entende. Acho que toda a reforma do ensino de bellas-arts, que não for feita nesses moldes, pecca pela base, por isso que n'o podemos ensinar bellas-arts com o mesmo rigorismo com que fazemos engenheiros ou bachareis. Ao engenheiro e ao bacharel devemos exigir uma série de obrigações e conhecimentos dispensaveis uns e incompativeis outros com o "mestier" de artista. O pintor não deve ser bacharel. Tem que se illustrar, mas deve fazel-o de maneira que não prejudique a inspiração, a arte. Quem não pensa assim tem organização de bacharel e não de artista. A Escola Nacional de Bellas-Artes, está sendo dirigida, neste momento, por um interessadissimo espirito de artista, José Mariano, Filho. Vive ao nosso lado ha muitos annos, vibra e sente o que vibramos e sentimos. E' meu amigo ha vinte e cinco annos. Apenas, José Mariano não pôde fazer a reforma de n'os preclamos, por circunstancias alheas á sua vontade. Adiantará, quando muito, o bastante para que mais tarde outro administrador possa aproveitar situação melhor e assegurar novo corpo de leis á Escola, dentro das exigencias do ensino artistico. José Mariano é um elemento official, projecção do Departamento Nacional do Ensino e, como tal, tem de fazer reforma que, trazendo o pensamento "official" do momento, não é licito exigir-o de quem não está na sua alçada fazer. De que for feito agora, poderiam-se muitas conclusões depois de

são mais ampla do ensino artistico, quando a mentalidade burocratica estiver mais diminuida e em condições de melhor comprehender a verdadeira situação do ensino das artes aqui. E' claro que, com as idéas radicadas que mantenho, neste assumpto, não posso apolar o que agora se projecta, mas também é necessario reconhecer que José Mariano nenhuma culpa tem nisto, não se lhe podendo exigir mais do que está fazendo. A reforma de José Mariano já é uma promessa. Esperemos, que essa promessa fructifique, porquanto nós estamos, apesar da divergencia das minhas opiniões sobre diversos assumptos, em franca phase de trabalho, de effervescencia, no meio.

**OS TRABALHOS MAIS INTERESSANTES DE HELIUS SELINGER**

— E' propriamente, na arte, que tem fello, Helius?

— Tudo. Na minha primeira exposição, pintei "Faunos", "Fogo", "Remorso", "Sankus", varias outras coisas symbolicas.

Com surpresa, agradeceu, ou não, vendi tudo. Antes, já na Alemanha, collocara varios trabalhos meus, para a America do Norte, fiz por encomenda uma série do "Fauno e o pellico", variando pouco sobre o mesmo motivo, segundo recommendação de comprador.

Mais tarde, no Brasil, comecel a pintar caravellas. Conheci os mares com esses velhos barcos portuguezes. Os meus esboços não paravam. Não houve sala, de portu-guez, intelligente e patriota, que não tivesse ao menos um desses navios, pendurado na parede. Cansei-me de fazer caravellas e passei a pintar o lago, a lua e o cypreste. Esses tres factores deram-me um motivo que explorei largamente, variando nas variações de sentimento da nossa indole romantica. Emquanto foi possível despertar emoções, pintei o cypreste. Agradava esse meu trabalho e não vim fora de proposito, narrar-lhe uma passagem curiosa, dessa época.

Em certo dia, estando em difficuldades de dinheiro, resolvi ir a S. Paulo. A situação, porém, era difficil, faltava o necessario para a menor despesa. Lembrei-me de que Roberto Gomes ha muito que procurava comprar-me um quadro para a sua galeria. Vou a Roberto Gomes. Falo no negocio. Assentel que seria pago immediatamente e convidei-o a ir ver os quadros, antes da partida. Os quadros da exposi-

mes. Olha, examina, corre a mão, pela testa:

— Olha, Helius, só me serve aquelle.

E aponta, justamente, o quadro de Paes de Azevedo. Torço o nariz. Mostro outro, apontando as perfeições de outro ainda não examinado, mas Roberto Gomes fica duro, firme, na convicção de que deve levar o quadro alheio.

Em certo momento, quasi pereo a calmaria.

— Vender o quadro ou ver a unica segurança da viagem desapparecer com Roberto Gomes? Insisto. Mostro outras coisas. Ofereço telas de maior valor, por preço inferior ao do quadro em questão. Roberto Gomes também insiste. Não hesito mais. Vendo o quadro.

Tempos passados, procuro o meu amigo e narro-lhe o apuro em que me vi, logrando com muito goito a absolvição do peccado. Mostra a reprodução em centenas de lithographs, espalhadas no mercado...

E' que ha assumptos que têm "chance".

As caravellas e o cypreste muito dinheiro me deram. Pintei-o tanto que cancel a mini mesmo impuz a obrigação de não mais reproduzi-los. Mas só me posso referir a um e outro, com reconhecida gratidão.

— E decorações, nunca as fez?

— Fiz diversas. Entre outras, aquella que reputo a minha obra mais forte, as composições ornamentaes dos salões do Club Naval. Trabalhei-as com muito carinho e devo o successo que obtive, a gentileza intelligente de Thiers Fleming, que tudo me facilitou. No Rio Grande do Sul, em duas viagens que fiz, realizei diversos trabalhos, inclusive os da ornamentação do palacio governamental.

Além dessas casas particulares, clubes, residencias de amigos...

E' só, meu caro jornalista, esqueça, também, de dizer que a minha pintura já me collocou de observação, sob as vistas de eminente psychiatria, hoje, meu amigo e o, que é melhor, meu admirador.

Depois da minha primeira exposição aqui realizada, levado por Firmino Lobo, almocel com Juliano Moreira, e só meos passados, tira pelo Bruno a surpresa de saber que fora, para a grande psychiatria, mo-



Recanto de atelier

ção eram poucos. Para não perder o freguez, que representava a passagem e as indispensaveis primeiras despesas, arrumei-os no "atelier", procurando tirar um effeito agradável e, como tivesse, momento, para retocar, um quadro do cypreste, da lua e do lago, vendendo, ha algum tempo, ao medico meu amigo, dr. Paes de Azevedo, colloquei-o no meio dos meus trabalhos, afim de que, com a sua moldura, elle valorizasse os meus trabalhos.

Tudo feito, chega Roberto Go-

tivo de observação pathologica... Mas, como vê, com todas "loucuras" da minha arte parece que venci e a prova é que o tenho aqui, em meu "atelier", procurando reunir para o JORNAL as suas impressões...

— E' isto mesmo, Helius. E' pela minha parte posso passar-lhe attes-tado de absoluta idoneidade mental.

— Até logo.

— Obrigado.



Outro recanto do atelier

timos germanico, lendo um jornal do Rio. Immediatamente, o nosso patriota alegrou-se e, sem mais ceremonias, acercou-se do allemão, mantendo com elle, em portuguez, e seguinte dialogo:

— O cavalheiro já esteve no Brasil?

— Oh! Senhor! Não! Mas menteressa muita coisa do Brasil. Pam de Buera, Djuco, Korkovada, muito interessante, agradei muita! Saca de Sanfrancisco! Bonita! Muita bonita!

loucura da sua vida, pelo Adriático e pelas lhas da Grecia. E' mais recentemente, Oscar Wilde não impressiona o mundo latino com os desregramentos que tanto enrubescem á grave circumprecção Ingles!

Era preciso imital-os! E toda a literatura e arte brasileira excede, com o dinheiro consumido por mim aqui, asseguraria-me a subsistencia na Alemanha, tomando reaes vantagens para mim.

Bernardelli era eloquente e tinha autoridade para aconselhar, de sorte que, ajustadas as coisas, em pouco eu fui buscar á Alemanha aquella "disciplina" que o mestre julgava indispensavel á minha formação. Vi-me, assim, transportado a Munich, onde me fiz alumno de Franz Stuck, estudando com esse illustre mestre durante os primeiros annos. De Stuck recebi a influencia pantheista que é facil descobrir nos meus trabalhos. O mysticismo revelado nos meus estudos de "atelier", desenvolveu-se, fortemente,

— Minha familia, meu amigo, foi





# Bom e barato?

## SO' NA Casa Pacheco

158, URUGUAYANA, 160  
(Esquina de Alfandega)  
Norte 1244



# Atenção!

# CADA PAQUETE

# Contínua a maior e mais formidável liquidação do ano

# Vendendo o seu enorme stock com o desconto de

# 50%

# abaixo do custo

# Preços nunca vistos

# Leiam a tabella abaixo

# e aproveite a ocasião — A maior venda de tecidos finos.

# TECIDOS DE MEIA ESTACAO

# Serviços de cama e mesa

# A maior variedade e os mais modernos padrões

# TECIDOS DE MEIA ESTACAO

# ALGUNS PREÇOS DE TECIDOS FINOS:

Voil fantasia, metro	13000
Linho Inglez, todas as cores, larg. 100 c., metro	23200
Bengaline de lã, metro	38800
Voil Inglez, finissimo, metro	14400
Foulard Francez, metro	25400
Chitão, Repts, metro	12000
Zephir Inglez, metro	18800
Cambraia de Linho branca, metro	25500
Crepeline de fantasia, metro	25000
Crepone estampado, metro	35500
Sarja preta, metro	55000
Voil bordado, bordado em alto relevo, largura 1m,20, metro	48800
Crepone branco e de cor, metro	28400
Eponge, metro	18800
Tapetes, Francezes, um	55500

# ESPARTERIE

# Folha inteira a

# 15500

# ATENÇÃO — Grande lote de tecidos finissimos, que vendemos por qualquer preço.

# RETALHOS — Colossal quantidade de retalhos de sedas e tecidos finos para saldar.

# OCCASIAO UNICA PARA GRANDES COMPRAS

# 158 — URUGUAYANA — 160

# (Esquina de Alfandega) — Telephone Norte 1244

# 124 — ALFANDEGA — 124

# (Próximo a R. Uruguayana) — Telephone Norte 1244

# IDA SUBURBANA

Sede da succursal nos Subúrbios: Rua Dias da Cruz, 153 (1º andar) telephone Jardim 1026 — Meyer

## OS AUTOS EM DISPARADA. — SANEAMENTO NECESSARIO. — UNIAO DOS CEGOS NO BRASIL. — O CULTO DE N. S. DA PENHA. — VARIAS NOTICIAS

### OS AUTOS EM DISPARADA

Ainda uma vez transmittimos as autoridades competentes muitas reclamações que temos recebido na nossa succursal do Meyer, contra a falta de fiscalização nos subúrbios, por parte da Inspectoria de Veículos.

Muitas ha que os "chauffeurs" imprudentes, procurando passar a frente uns dos outros, transformam as ruas de maior movimento, como sucede com a denominada Rua da Cruz, em frente a estação do Meyer, em pista de corridas, alarmando, como é facil de prever, as famílias que aguardam condução por partes da parada da Light.

Ainda ontem, pela manhã, na saída da rua em frente a estação de metrô, foi uma enorme atropelada por um desses veículos da morte.

### Aquisição de imóveis

Aquiriram imóveis na zona suburbana:

Francisco de Araújo Brandão, 1º e 2º, 24 de Maio, no Rischuelo, e a conjugação com a rua Barão do Bom Retiro e Lins de Vasconcellos, no Engenho Novo, por 2.070,00.

João Mattel, predio n. 107, a rua Guinella, por 12.000,00.

Dr. Maria Elvira de Souza Carvalho, 16 casinhas na rua Candida Bastos n. 18, por 10.000,00.

Avellino Parente, predio do predio n. 2724, a Avenida Suburbana, por 7.500,00.

Dr. Apollinário Pereira da Silva, predio n. 670, Estrada de Namaré, por 4.000,00.

Boaventura da Rocha e Souza, terreno a rua Olto de Faveiro, por 4.000,00.

Vicente Giudice, terreno a rua Dionysio Fernandes, por 3.000,00.

Manoel Angelo de Carvalho, predio n. 12, a travessa Romaria, por 2.000,00.

Vicente Bellane Pires, terreno na Rua Dias da Cruz, por 2.000,00.

Violante Francisco da Silva, terreno a rua Domingos Pires, por 2.000,00.

### Imposições territoriais

Na sub-diretoria das Rendas da Prefeitura está sendo effectuada a cobrança das imposições territoriais, referente ao exercício de 1926, terminando improvavelmente no dia 30 do corrente mês.

Plano de impostos territoriais da Prefeitura, bem como os recibos, para apresentação e conhecimento anterior.

### As audiências nas Pretorias Cíveis e Criminaes

As audiências nas Pretorias Cíveis e Criminaes, nos subúrbios, serão dadas nos seguintes dias:

5ª — S. Christoval — A's terças e sextas-feiras, às 12 horas.

7ª — Cascadura — A's segundas e quintas-feiras, às 12 horas.

8ª — Cascadura — A's segundas-feiras, às 12 horas.

9ª — Cascadura — A's segundas-feiras e sábados, às 12 horas.

As audiências das Pretorias Criminaes são diárias, às 12 horas.

### Continuam abertas na secretaria da Escola de Aperfeiçoamento as matrículas para o 1º anno do curso commercial

As aulas dos 1º e 2º annos estão funcionando no mesmo horario, das 7 às 10 horas, no predio n. 116, da rua de Alfandega.

Os candidatos a matrícula receberão instruções na Escola, das 10 às 12 horas, e das 19 às 21 horas.

### O preço do leite nas feiras officinas

O leite fresco fornecido nos postos officinas, instalados pela Prefeitura, no bairro do Abastecimento, passou a ser vendido pelo preço de: litro, 250; 1/2 litro, 125 e 1/4 de litro, 62,5.

### Horario do expediente na Igreja de Nossa Senhora da Penha

Missa — Domingos e dias de preceito, às 8 e 10 horas — Todos os dias, das 8 às 10 horas.

Em dias de preceito, das 8 às 10 horas, das 10 às 12 horas, das 12 às 14 horas, das 14 às 16 horas, das 16 às 18 horas, das 18 às 20 horas, das 20 às 22 horas.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225.854,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 228.104,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

Engenho das Neves — Impostos: 1.125,00; matrículas: 1.125,00; taxas: 1.125,00; total: 3.375,00.

### Atividade da Prefeitura nos subúrbios

O movimento da renda arrecadada pelas agencias da Prefeitura, nas zonas suburbanas e rurais, cujas guias foram registradas e as respectivas importâncias recolhidas a sub-diretoria das Rendas, durante o mês de setembro, foi o seguinte:

Engenho Novo — Impostos: 225

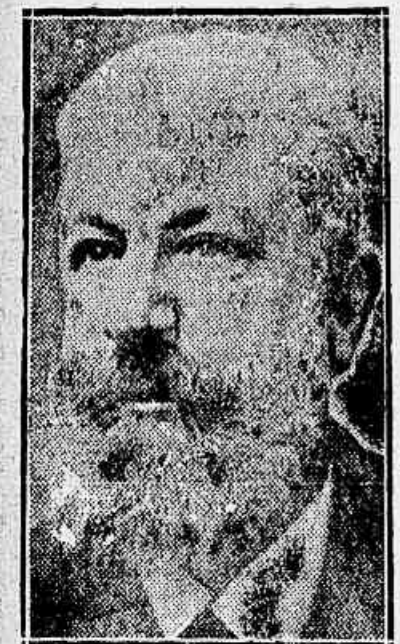


# A VIDA AUTOMOBILISTICA

## FORREST — O PRECURSOR IGNORADO DOS MOTORES A EXPLOSAO

Sob a iniciativa da Association des Petits Fabricants et Inventeurs Français vai ser levantado em Paris um monumento à memória de Forrest, o inventor de cylindros de automoveis.

Tem servido algumas vezes para controversias a origem da applicação do motor a explosão. Entre-



Fernando Forrest (1851-1914)

tanto, o que pouca gente sabe é que o motor a explosão nasceu num barco. Foi seu criador Fernando Forrest, autor do livro "Les batiments-automobiles".

Quando Forrest conheceu o motor a explosão este funcionava a gás de iluminação, conforme o ciclo rudimentar inventado por Lenoir. Foi nas usinas Cal, onde o Lenoir fazia um dos estagios de sua volta à França.

Partindo de Thiers, simples aprendiz de cutelheiro, na idade de dezesseis annos, Fernando Forrest exercia, tres ou quatro annos mais tarde, nestas usinas, as funções de contra-mestre. Não tinha ainda atingido seus vinte annos.

O motor Lenoir consumia tres metros cubicos de gás por trabalho de um cavallo, durante uma hora. Quem possuir um cyclocar pôde imaginar o que isto representa. Quanto as dimensões eram ellas monumentaes. O pistão aspirava a mistura na primeira metade do seu curso. Uma chamma inflamava o gás no inicio da segunda metade.

O funcionamento desta machina, ainda primitivo, prejudicava as funções.

Sabe-se como Beau de Rochas, em 1862, regenerou este grosseiro mecanismo por meio do ciclo de quatro tempos, em que, pela primeira vez, appareceu a compressão dos gases, preliminares à combustão. Dez annos mais tarde, o emprego do ar carburado no petroleo ou oleo denso, apparecia na America com o processo Brayton. Na Alemanha, os motores Otto e Diesel se desenvolvem neste caminho, como cada um conhece, hoje, de ser do automovel, menos ainda que o do aeroplano.

Forrest, cuja vida fixa é a locomotiva mecanica, resolveu solucionar tudo isto.

Imaginou primeiro a carburação a essencia e fabrica, neste principio,

um motor destinado aos tramways: valvulas reguladas por dentes; magneto, com avanço regulavel, etc. Mas nenhum tramway se equipando ao motor Forrest, o inventor montou-o numa pequena embarcação, a "Gazelle", esperando a famosa "Volapuck". A "Volapuck", ali a bancada de experiencias de Forrest. Foi nesta bancada que o motor monocylindrico se transformou até se tornar o motor do auto e mesmo do aeroplano.

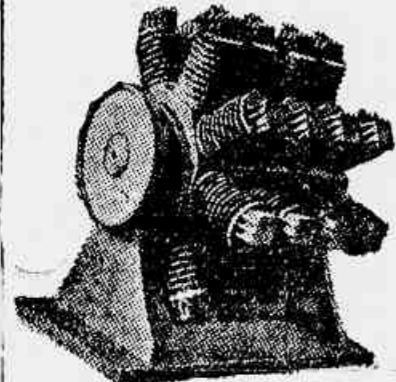
Primeira transformação: o motor de um cylindro (1885) toma dois pistões, dispositivo que se encontrará mais tarde no systema Gobson-Brillé.

O carburador, minúscula usina a gás, se aperfeiçoou paralelamente. Forrest instalou o carburador a resquecimento. Segunda transformação, desta vez genial:

Não obstante seu pouco conhecimento scientifico theorico, Forrest comprehende isto: o volante regulador de um monocylindro deve ser tanto mais pesado quanto mais lentamente volte o motor.

Mas se se utiliza um mesmo volante e, por consequencia, um trado para varios cylindros cujos tempos motores se compõem judiciosamente, não se reduz a massa? O volante de inercia se encontra reduzido ao extremo, graças ao que se poderia chamar um "volante de potencia".

O principio do motor polycylindrico fora encontrado. Forrest não construiu mais, desde então, senão quatro cylindros, a não ser um cinco cylindro (um cylindro compo-



Motor a 32 cylindros, inventado por Forrest

Forrest, num tal motor, era de 250 kilogrammas por 50 cavallos, ou sejam cinco kilogrammas por cavallo, isto em 1888!

Um privilegio não vale além de quinze annos e, assim, tudo caiu no dominio publico, em 1903. Foi por essa época ou para 1907 que o polycylindro tornou-se o motor do automovel pratico. Dahl para cá os progressos se fizeram a passos agigantados. Em presença do progresso, Forrest não hesitou, desde então, mais que a miserica. Sua officina foi fechada e o material vendido para cobrir as dividas. Forrest tornou-se reparador-garagista.

Em 1910, Forrest recebeu a Legião de honra e um premio da Academia de Sciencias, construiu de alguns grandes constructores.

Não fugiu elle, ás contingencias que, regra geral, perseguem os grandes inventores.

## As possibilidades de um carro

Em primeiro lugar, o que se deve entender pelas possibilidades de um carro?

Em poucas palavras, estas possibilidades cifram-se ao esforço que se pode exigir do carro, que nunca deve ultrapassar certos limites.

Imaginemos um carro permitindo atingir numa boa estrada, com toda a carga, uma velocidade maxima de 90 kilometros á hora.

E' possível, ou evidentemente, atingir esta velocidade, quando as circunstancias exteriores, se prestem. Mas obtida a velocidade referida, não se a deve ultrapassar. A experiencia prova, com effeito, que um carro não é verdadeiramente agradável se não quando é conduzido numa velocidade inferior á que tem como maxima. E' naturalmente impossivel fixar exactamente em cada caso a velocidade maxima de um carro.

Pode-se dizer, contudo, que esta velocidade normal se encontra nos dois terços ou nos tres quartos da velocidade maxima. Por exemplo, para um carro cuja velocidade maxima é de 90 kilometros á hora, a media agradável se encontraria entre 70 e 75 á hora. Nesta media, com effeito, o motor virará em geral sem vibrações, e nenhum ruído desagradavel virá perturbar o conductor. O caminho será percorrido facilmente e a dilacção é facil e precisa.

Emfim, o facto de comprimir o acelerador determinar uma potencia supplementar, permite subir sem maiores difficuldades as rampas ligeiras, acelerando para sair de qualquer complicação que sobrevenha, sobre-tudo, dará ao conductor a sensação que elle utiliza seu carro muito acima de sua possibilidade maxima. Ora, é precisamente esta sensação que mais agrada ao volante.

Deve-se dizer tambem que do ponto de vista da conservação dos orgaos do carro, é preciso procurar um meio de se não exceder a velocidade maxima, entre outras razões pelas seguintes: quando o conductor faz o carro, e, em particular, o motor, teve a vista determinar as dimensões para a potencia maxima que fosse capaz de produzir sobre o chassi que fosse montado. A lubrificação foi regulada de maneira que, de certa medida maxima, um coefficiente de segurança necessario. E' claro que si o motor é utilizado constantemente, ou durante um tempo longo, no regime maximo, o oleo de lubrificação atinge, frequentemente, a temperatura elevada, e se vai tomar menos fluido que quando estava frio, por consequencia a película que se interpeõe entre as superficies atritantes torna-se muito tenue.

Além disso, na maioria dos carros bem construidos foram tomadas certas precauções para que este accidente não seja a temer quando o carro está, em funcionamento, em estado de funcionamento. A verdade é que quanto mais novo é o carro, não se deve esquecer que o coefficiente de segurança diminui quando aumenta a idade do carro.

Além disso, não ha risco de graves accidentes no mecanismo, e é certo que a usura de todas as articulações do carro é mais elevada nas grandes velocidades que nas medias.

É isto não apenas nas arvores, por exemplo, mas tambem no conjunto do chassi e da "carrosserie" que sofre as trepidações devidas ás desigualdades da estrada. Os proprios pneus gastam-se mais depressa. Tudo concorre, pois para moderar a media normal da marcha, se quer circular com uma segurança absoluta e reduzir ao minimo a usura do carro.

Até agora não se cogitou senão de questões puramente mecanicas, mas ha outros aspectos que não têm menor importancia, na redução das medias de marcha. Um ponto de importancia é o que diz respeito á direcção e á estrada.

Certos casos de direcção, excellentes até uma certa velocidade, tornam-se penosos em velocidades elevadas, devido ás amorteceções, sujeitos a sacudidas violentas, acabam por não conter os esforços internos, seja por qualquer outra razão.

A estrada torna-se mais difficil de seguir nas grandes velocidades que nas medias. Os conductores têm a impressão, quando exaggeram a media, numa ligeira descida, por exemplo, que o carro não está tão seguro que nas circunstancias normaes, e se tem a particular facilidade evitar o accidente que se marchassem numa media mais reduzida.

Existem, aliás, outras razões que robustecem os precedentes. Emfim, quando se limita a velocidade a uma media moderada, constata-se que, sobre estradas algumas accidentadas, o uso dos meios é um facto excepcional.

Não resta duvida que os freios na maioria dos carros bem construidos usam-se pouco; não é menos verdade que a frenagem significa um attrito mais ou menos prolongado entre duas superficies solidas não lubrificadas e se traduz pela usura do tambor e da guarnição. As frenagens frequentes trazem a necessidade de regular igualmente frequentes, o que complica o funcionamento do carro.

Não se deve concluir que quando se possui um carro rapido, haja necessidade de marchar lentamente, muito lentamente, para se ter o melhor partido. E' evidente que se se tem um carro veloz, deve-se ganhar tempo com elle. Não se deve, portanto exagerar a lentidão, tão pouco a velocidade, ficando-se, no entanto, num meio termo razoavel.

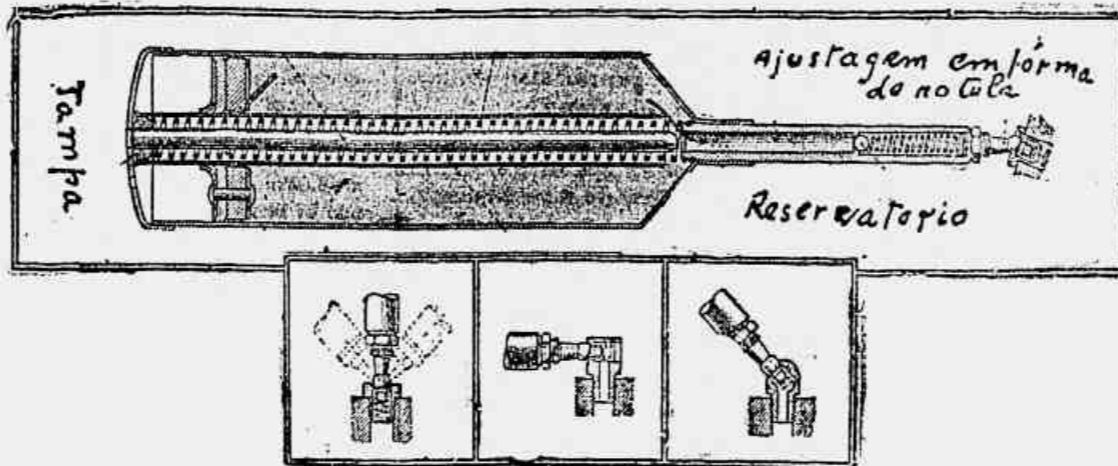
### O AUTOMOVEL-CLUB ARGENTINO E O TOURISMO

O Automovel-Club Argentino distribui, ha pouco, 20.000 exemplares de guias de turismo, comprehendendo informações relativas ás estradas de Cordoba a Buenos Aires e Mendoza a San Juan.

### MAIS UM SEDAN

Tem uma distancia de 146 1/2 polegadas (3,865), possivelmente o maior de todo o automovel de construção americana, o novo sedan de sete passageiros da Auburn.

## MAIS UM PROCESSO DE LUBRIFICAÇÃO



Bomba de alta pressão para lubrificação dos orgaos do chassi

Não ha muito que a lubrificação de um carro constituia uma importante maquina.

Imagine-se o turista de antes, na partida de um circuito ou numa

etapa, percebendo de repente que o seu carro precisava de ser lubrificadas, nos eixos de comando, etc., todos orgaos de difficil acesso.

Mas os aborrecimentos da lubrificação não são felizmente mais

articulações das molas, nas alavancas, nos eixos de comando, etc., todos orgaos de difficil acesso.

Mas os aborrecimentos da lubrificação não são felizmente mais

para recordar, depois da criação dos "systemas automaticos de pressão".

O que vamos descrever, ainda que ligeiramente, representa um notavel aperfeiçoamento.

Permite elle injectar de uma unica vez e ja maneira a mais facil, o lubrificante na nova a lubrificar, com uma pressão muito elevada que vem para fora todas as obstrucções, expulsando os carvões, pó, impurezas, localizadas entre as superficies a lubrificar e iso sem ter que desparafusar ou apertar ou desmontar seja qual for o orgão.

Terminado por uma pequena bola que permite juntar perfeitamente em todas as posições com o receptor de graxa (como se vê pelos 3 schemas acima) este aparelho não é senão uma bomba leve e pratica, talvez podendo ser manobrada por uma só mão, o que não impede aliás de injectar o lubrificante sob uma pressão que pôde atingir 500 kilos por centimetro quadrado.

Compõe-se elle de um corpo de bomba de aço, fechado por uma cabeça aparafusada e contendo a reserva de lubrificante, graxa ou oleo. Este corpo de bomba, é atravessado no seu comprimento e ao centro

por um tubo, no interior do qual se encontra uma mola antagonista a segundo eixo com pistão formado de um ramo de aço. Pistão e tubo são solidarios com o corpo da bomba.

Este se termina na parte interior por um elemento conico que se prolonga um tubo-guia.

Neste guia um tubo mais espesso que constitue o cylindro onde se vem deslocar o pistão, pode fazer o caminho. Facíl é manobrar e deslocamento observando o schema.

Note-se que quando uma injeção de graxa está terminada, a mola antagonista repelle o corpo da bomba, um vazio se forma no interior do cylindro; o lubrificante do corpo da bomba enche o vazio e carrega o cylindro para uma nova manobra.

### A IMPORTAÇÃO ARGENTINA

Apesar das condições contrarias, as vendas de automoveis não tem sido favoraveis, pois que as vendas de automoveis caíram um pouco, os comereciantes deste ramo de negocio previam que a importação, na Argentina, em 1925, que atingiu a 64.000 unidades.

**OAKLAND**

PRODUTO DA GENERAL MOTORS

**O que é o Compensador Harmonico?**

Esta nova e importante dispositivo dá ao motor do Oakland a propriedade de evitar toda trepidação e isto de um modo muito simples: a trepidação no motor do automovel é causada pela torção do virabrequim, sob os repetidos impulsos do pistão; o Compensador Harmonico executa identica torção em sentido opposto, contrabalançando, assim, a torção do virabrequim.

**Leituras feitas com o Indicador do Virabrequim**

A. Motor Oakland com o Compensador Harmonico. B. Motor de outros carros sem o Compensador Harmonico.

## Automoveis avariados

Levamos ao conhecimento desta e das demais praças do paiz que esta Companhia se exonera de toda e qualquer responsabilidade pelo funcionamento e estado geral dos automoveis cuja numeración damos a seguir, chegados com avarias pelo vapor "Alegrete" e os quaes, não obstante isso, estão sendo offerecidos á venda por pessoas extranhas a esta Companhia:

Marca	Modelo	Typo	N. do Chassis	N. do Motor
Buick	26/49	Sport-Touring	112382	1658133
"	"	"	112383	1658110
"	"	"	112387	1658024
"	"	"	112349	1657008
"	"	"	112354	1657509
"	"	"	112361	1657129
"	"	"	112365	1656938
"	"	"	112384	1640706
"	"	"	112306	1658122
"	"	"	112308	1658119
"	26/25	"	1610048	1679665
"	"	"	1610071	1680920
"	"	"	1610065	1680956
"	"	"	1610072	1680947
"	"	"	1610046	1679604
"	"	"	1610045	1679703
"	"	"	1610066	1679784
"	"	"	1610013	1680053
"	"	"	1610014	1680058
"	"	"	1610043	1679504
"	"	"	1610044	1679713
"	"	"	1609981	1679363
"	"	"	1610049	1680500
"	"	"	1610015	1680077
"	"	"	1610048	1680705
"	"	"	1609983	1679508
"	"	"	1610047	1680385
Oakland	"	Sport-Touring	115936	118745
"	"	"	115450	118201
"	"	"	115064	117772
"	"	"	96877	92337
"	"	"	116651	119486
"	"	"	116589	119414
Cadillac	"	Phaeton	1-26284	126704
"	"	"	1-26769	126525
"	"	"	1-25298	126385
"	"	"	1-25285	126340
"	"	"	1-26282	126709
"	"	"	1-25520	126832
Oakland	"	Touring	1-28900	126636
"	"	"	L-115125	L-109375

Outrosfm, prevenimos a todos quantos este aviso possa interessar que esta Companhia somente garante a qualidade e funcionamento perfeito dos carros vendidos por intermedio dos seus Agentes Autorizados nas principais praças e cidades do paiz.

S. Paulo, 16 de Outubro de 1926.

GENERAL MOTORS OF BRAZIL, S/A

SEMPRE GANHANDO PREFERENCIA

# OAKLAND SIX

PRODUCTO DA GENERAL MOTORS

**PREÇO**

Turismo Sport 11:600\$000

(Sem pneu sobressalente)

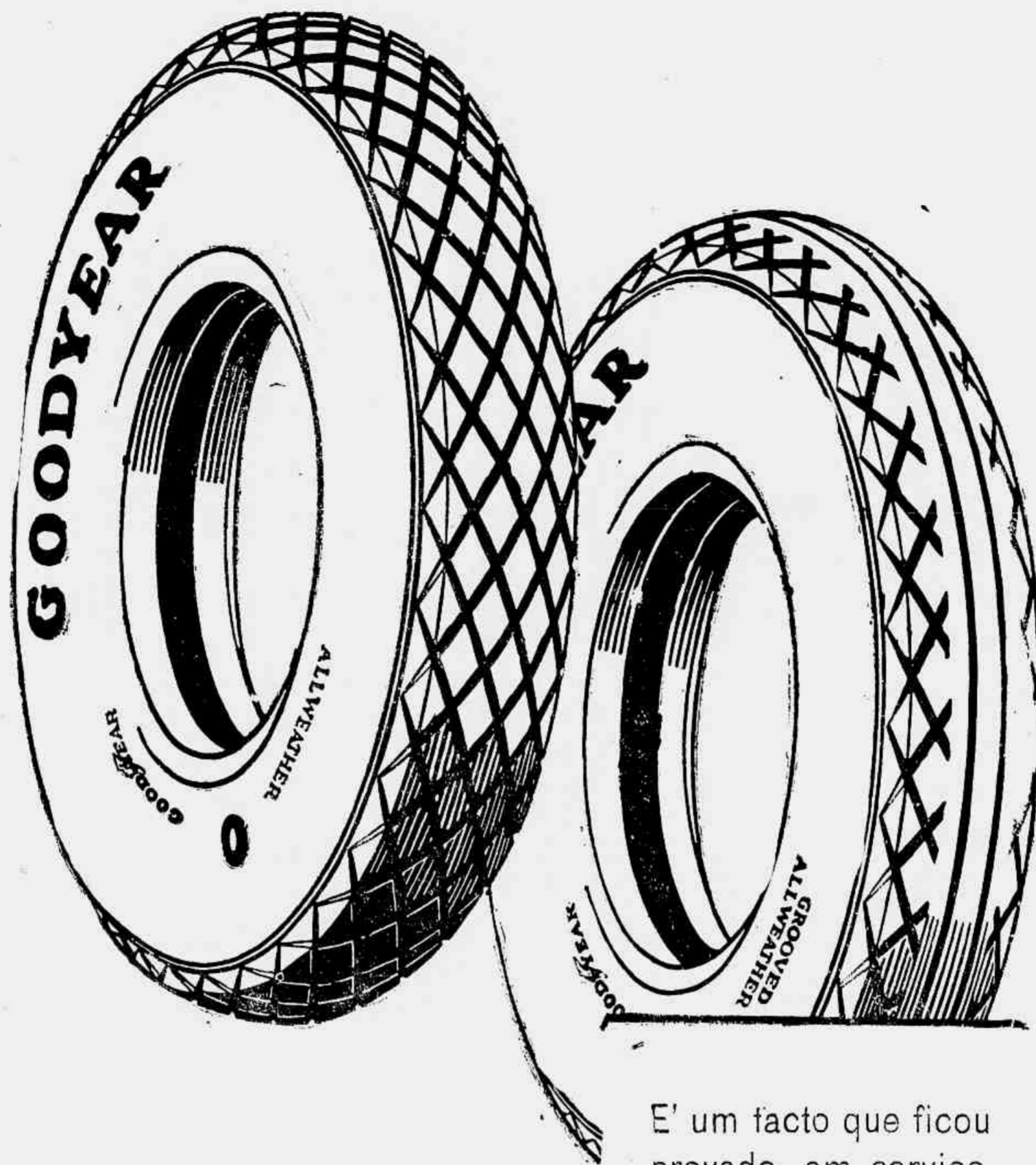
Agentes autorizados na Capital:

**Steinberg & Cia.**

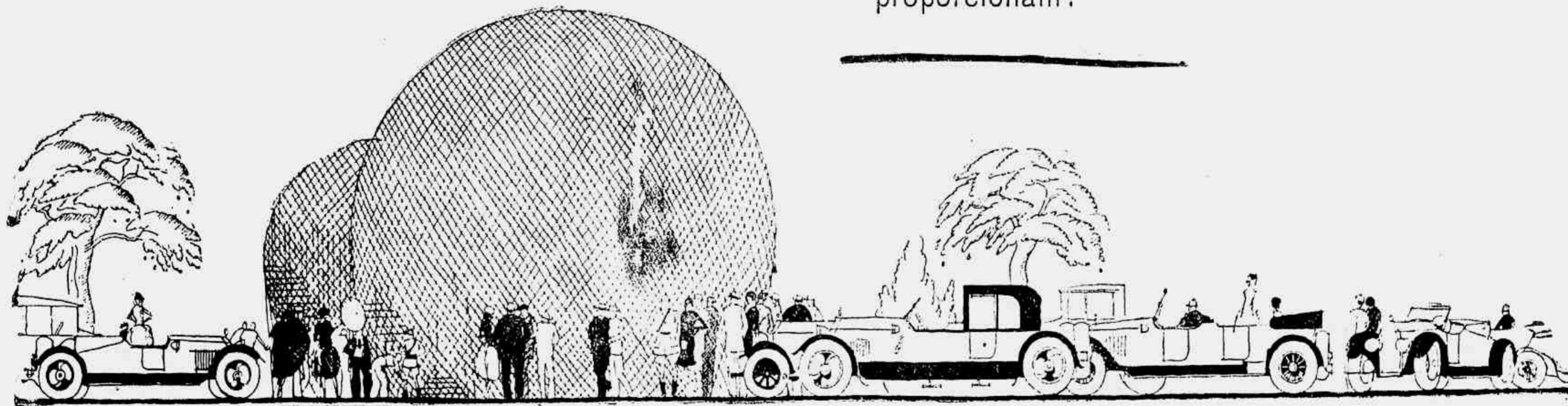
Avenida Rio Branco, 31-33

RIO DE JANEIRO

Agentes autorizados nas principais cidades do paiz



E' um facto que ficou provado, em serviço, terem os Pneumaticos Goodyear Balão, não só igualado os pneus de alta pressão em resistencia e durabilidade como, em innumeros casos, os excedido. E pense no conforto extra que proporcionam!



# GOODYEAR

Pneumaticos Balão

Fabricados com Supertwist

# A VIDA AUTOMOBILISTICA

## A SIGNALIZAÇÃO DAS ESTRADAS NA SUÍÇA

Em nosso país, apenas, em São Paulo, onde estão as melhores estradas de rodagem esta questão foi tratada cuidadosamente.

A repartição do Estado que inte-



Poste indicando a estrada e o ponto da estrada com relação à cidade próxima.

ressa particularmente as estradas já tem perfeitamente regulamentada a sinalização, ali adoptada, aliás, com real proveito.

A propósito, convém, revelar o que o Automóvel-Club Suíço trouxe de novo nesta matéria.

Pela disposição geographica dos seus lugares tão pittorescos, a Suíça tornou-se um dos centros de turismo mais importantes do mundo. Basta verificar o pelos algarismos seguintes que constam, segundo as estatísticas officiaes, que o país foi visitado por 21.916 automóveis em 1924 e por 36.380 em 1925.

Era, pois, urgente tomar as medidas necessárias para que os visitantes, de uma nacionalidade qualquer pudessem reconhecer os caminhos.

Para atingir este fim, fundou-se na Suíça, em 1914, a Société Touristique du Numérotage des Routes, que no fim de 1925, tinha repartido pelo território da República Helvética cerca de 1.500 postes de sinalização. Este algarismo tende a aumentar.

Os postes são esculpidos, não em todas as estradas da Confederação, mas sobre as principais vias de comunicação, que constituem ac-



tualmente uma rede de rodagem aproximada às exigências da circulação moderna.

A signalização alpina e simplificada, como se pôde verificar pelas figuras.

A Société Touristique du Numérotage teve, por outro lado, que respeitar os regulamentos internacionais e decidiu não realizar nenhuma signalização "mêlée" a dizeres quaisquer. Quando o caso se apresenta como na figura em que as signaes convencionados por accordo internacional e dizeres imprimecíveis, estes dizeres são distintos por um signal propriamente dito.

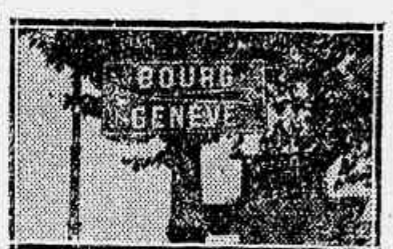
As placas rectangulares que representam direcção a seguir para alcançar cidades são collocadas como bandeiras no sentido que asignalam e com um angulo que permite ler as indicações que trazem. Estes postes são collocados em principio sobre a recta das estradas e na entrada dos novos caminhos.

Além disto, os algarismos pares e impares que nella figuram são uma indicação preciosa, porque todas as vias de comunicação, tendo um algarismo par, são orientadas norte-sul e as trazendo um algarismo impar são orientadas este-oeste.

No que concerne a realização pratica, todos os signaes foram collocados a uma altura de 2m,50 do solo a cerca de 200 metros antes do obstáculo a assignalar.

Não é menos interessante referir a nova menção especial do Automóvel Club Suíço, no que concerne a dois pontos muito importantes:

1ª) distincção tão perfeita quanto



Poste contendo apenas direcção de cidade próxima.

possível entre a signalização comum das estradas e a que tem dizeres;

2ª) a maior conformidade possível para com os accordos internacionais.

## PARA SUPPRIMIR A "DERRAPAGE"



O "sand-sprinkler"

O comitê de Middlesex — o pequeno condado de 734 kilometros, no qual se encontra a cidade de Londres — organizou um concurso de aparelhos destinado a parar nas "derrapages" dos veículos.

O dispositivo premiado foi baptizado como "sand-sprinkler", isto é, literalmente, aspergidor de areia.

Consiste essencialmente num veículo atrelado a um caminhão-automóvel, cujos principais elementos são os seguintes: um reservatório em forma de balde, no qual se carrega sebo ou óleo toneladas de areia (photographia da esquerda); um transportador mecânico situado no fundo do balde constituído por uma especie de tapete metalleto, rodando sobre correntes sem fim;

## A BANDEIRA WASHINGTON LUIS

REPARANDO A ESTRADA DE MENDES A PARACAMBY — A PONTE DE PAULO DE FRONTIN EXECUTADA PELO CENTRAL DO BRASIL

PAULO DE FRONTIN, 14 (O JORNAL) — Proseguem com grande actividade os trabalhos da construção de uma ponte de cantaria, sobre um riacho, em terrenos pertencentes à Central do Brasil.

A ponte foi calculada pela secção tecnica da Central do Brasil e a construção está sendo dirigida pelo engenheiro José M. Lacerda. O seu orçamento é de alguns contos de réis.

Esse melhoramento se deve exclusivamente ao facto de vir para esta capital, para tomar posse do cargo, o presidente eleito.

O engenheiro Lacerda informou que a mesma ponte, como um devoto para dar maior raio às curvas reversas em que está compreendida, ficará pronta no dia 25 do corrente.

— Acha-se nesta localidade, fazendo estação de cura, o engenheiro W. Magno de Carvalho, que veio acompanhado de sua irmã mme. Arruda e sua mãe dona Januária de Carvalho.

## A ESTRADA DETROIT-BUENOS AIRES

A construção de uma grande estrada de rodagem ligando Detroit, a cidade dos Estados Unidos, automobilística por excelência, ao ponto de partida da estrada em Buenos Aires é uma ideia que apalona e entusiasma. Agora mesmo, uma publicação do Automóvel Club Peruano aconselhava o governo daquele país a se orientar no traçado das estradas de rodagem a serem construídas de maneira a permitir facil ligação com a rodovia transcontinental.

## NOVO CARRO DA ELCAR

O Elcar M. E. Co., anuncia que além das series já conhecidas, tem um novo "landau roadster", que se pôde transformar com toda rapidez em "roadster" aberto.

## O AUTOMÓVEL NAS PHILLIPINAS



Construção de uma estrada e entrada triumphal de um automóvel

Nas Phillipinas ha um automóvel por 500 habitantes e um total de 5.000 milhas de boas estradas.

Bastaria que os americanos que governam estas ilhas construíssem mais 5.000 milhas para não mais se existir neste particular, a não ser evidentemente a sua conservação. Com esta construção notável de estradas as Phillipinas são notavelmente florescentes nas suas culturas dos campos.

O automóvel nesta região tornou-

se indispensável aos fazendeiros ricos, aos commerciantes, aos indústrias e aos moradores das cidades. Durante os ultimos annos a importação de carros augmentou consideravelmente entre os pequenos commerciantes empregados e agricultores de lugares afastados. O ponto mais interessante do desenvolvimento do automóvel nas Phillipinas é que, por assim dizer, foram ellas que determinaram todo o notavel progresso agrícola ali verificado na ultima decada.

## A SUPER-ALIMENTAÇÃO NOS CARROS DE CORRIDAS

Do ponto de vista da velocidade, a semana e San Sebastian constitue para a super-alimentação não regulamentada, o mais duro golpe desferido contra uma innovação mecanica. Os technicos europeus estão, em principio, de accordo em reconhecer o erro, a heresia sustentada pelos que defenderam num motor de pouca cylindragem, o compressor de debito illimitado.

No Grande Premio de Hespanha, corrido em San Sebastian, segundo uma formula de absoluta liberdade, Bugatti continha a serie dos seus successos, que lhe asseguraram os dois primeiros lugares com carros não munidos de compressores, os mesmos que são entregues a clientela. O que é mais notavel ainda nesta victoria, é que não somente Bugatti triumphou graças a sua regularidade, mas se mostrou igualmente o mais rapido, attribuindo-se o "record" da volta. Ao mesmo tempo, os carros munidos de compressores conheceram desconcertantes impemhos devidos a falta do orgão necessario para a regulamentação da super-alimentação e, além disso sua velocidade não se revelou superior a das Bugatti.

Alguns dias antes do Grande Premio de Turismo, uma 1.100 cmc, Chenard e Walker, não munida de compressor, revelava-se mais rapida que as grossas Mercedes munidas de compressor. Seria irrevelar lembrar que, o anno ultimo, Bugatti tinha em identicas condições, provado que o ganho offerecido pela super-alimentação era verdadeiramente minimo?

Significa isto que a super-alimentação tenha passado de época? Não se pôde chegar a tanto: em alguns carros de sport de pequena cylindragem existe mesmo a condição de que os diferentes orgãos do motor sejam calculados em consequencia della. E de duvidar que, fóra deste emprego especial, a super-alimentação tenha um futuro verdadeiramente commercial.

A fallencia do compressor terá sido accelerada pela corrida. Procurou-se, com effeito, resolver o problema que apresentava cada vez maiores difficuldades. E sempre difficil estabelecer um motor de corrida que não tenha perdas. E' tanto mais difficil fazer, o "fortiori", quando se lhe pede um trabalho mais importante, como exige a super-alimentação. Talvez que, se se houvesse experimentado inicialmente a montagem do compressor sobre os motores de turismo bastante robustos, se teria criado uma atmosphera de sympathia que teria favorecido a salda commercial.

A demonstração de Chenard e Walker, mantendo um motor de 1.100 cmc, durante dez horas e, um argumento a favor desta these. Não esqueçamos, com effeito, que se tratava de um motor tendo feito suas provas desde muito tempo em corridas de resistencia particularmente penosas. Mas, mesmo no caso em que estão reunidas as condições as mais favoraveis para o emprego do compressor, o ganho obtido é minimo, assim como prova a pequena distancia na chegada do Grande Premio de Turismo de Guipuscoa entre as duas Chenard e Walker, classificadas em primeiro e segundo lugares, a primeira dellas somente munida de compressor. Está justificada a complicação do compressor?

## AS CIDADES AUTOMOBILISTICAS AMERICANAS

Primitivamente teve a Flint a primazia da industria quando, incipiente, surgiu depois Detroit, que se tornou, no Estado de Michigan, E. U., o centro grandioso que se conhece. Algumas fabricas continuaram a ser conservadas em Flint. Agora esta cidade tem visto augmentar o numero de marcas ali fabricadas, e conforme as revistas technicas americanas, é de prever para Flint uma época tão florescente na industria automobilistica, quanto está atravessando Detroit.

## O automóvel e as más estradas

Se é adoptada como velocidade normal da estrada, quando o solo é bom, a média correspondente a tres quartos da velocidade maxima, pôde-se assegurar a realização de médias razoaveis, usando pouco o carro, com evidente economia de essencia e de pneus. Convém notar que se trata de média que varia segundo o estado do solo e a declividade das estradas sobre as quaes se marcha.

Numa estrada de uma região mediantemente accidentada, tem-se geralmente pouca necessidade de empregar mudanças de velocidades, salvo tratando-se de carros pesadamente carregados.

As rampas devem ser galegadas o mais rapidamente possível, porque é pelas paradas successivas que diminuem as velocidades médias.

Nas descidas, deve-se ter o cuidado, prudentemente pois, de marchar menos rapidamente: em primeiro lugar é raro que uma estrada em descida seja absolutamente recta, e a prudencia aconselha, numa mudança de direcção, as precauções uteis para se poder parar no espaço da estrada que se observa deante de si; depois, convém reflectir que um obstáculo pôde surgir mesmo numa estrada recta (carro que se atravessa, ou que vem subitamente de uma estrada transversal, ou mesmo algum boi que apparece), e, deste modo, deve-se estar prevenido para uma parada brusca.

Quando o solo é pessimo, não se deve marchar senão a quem da velocidade normal.

E' facto corrente, que quando se marcha numa estrada mal pavimentada, a 70 a hora, que os pneus e as molas soffrem dematados esforços.

E' função da suspensão a marcha moderada nos máos caminhos. Poderíamos dizer que é função da qualidade de suspensão, da grossura e do enchimento dos pneus.

E' certo que com pneus baldos, pouco cheios, pôde-se manter uma média regular em solos escabrosos, em quanto que com pneus a alta pressão, ha sempre necessidade de moderar a marcha. Ninguém ignora, aliás, que é uma das qualidades de certos pneus a baixa pressão permitir realizar melhores médias.

Observe-se, já que se trata de más estradas, que o que dá ao condutor uma desagradavel impressão na suspensão é o ruído que se ouve de certos orgãos, quando se atravessa um solo escabroso.

Um carro cujas articulações são bem lubrificadas, cuja carrosseria é, em particular, o motor que é silencioso, parecerá que o que trepida facilmente e cujas molas não resistem bem às infracções do terreno.

## PARA AS VENDAS DE EXPORTAÇÃO

Organizou-se ha pouco a Associação Manufacturers Export Co., ao annunciar este facto, o sr. Werling, gerente de uma das companhias que figuram no consorcio teve occasião de declarar que os esforços conjugados de diversos fabricantes, facilita o estabelecimento de um sistema de vendas.

Accrescentando que esta organização tem em vista com as economias alcançadas baixas de preços nos seus carros,

## O TURISMO DOS NOSSOS DIAS



Na America do Norte e na Inglaterra, o turismo fluvial já alcançou um desenvolvimento digno de nota, vê-se na gravura que representa a assistência de uma interessante corrida de automóvel, um sem numero de barcos-automoveis de formas diversas.

## As primeiras corridas de automoveis na Grecia

A Grecia teve este anno, pela primeira vez, corridas de automoveis, disputadas em seu territorio. Se não tarde ellas deram entrada na arena sportiva, não é que faltem carros em Athenas que conta 12.000, nem tampouco que houvesse escassez de esportistas e somente é responsavel o estado precario das estradas. Este lamentavel estado da rede grega de estradas, influiu desagradavelmente sobre as provas de turismo que foram disputadas a 16 e a 18 de julho. Foram soffivelis estes resultados: nenhum record foi batido.

As corridas foram organizadas pelo Sporting Club de Grèce, sob a iniciativa do jornal "Vradini" (diario da tarde), se dividiram em 5 provas diversas: a volta do Peloponneso, o premio de Delphos (somente para proprietarios), a Taça da Maratona (somente para senhoras), o Premio de Colchida (para motocicletas), a Taça do kilometro lançado (para carros de sport).

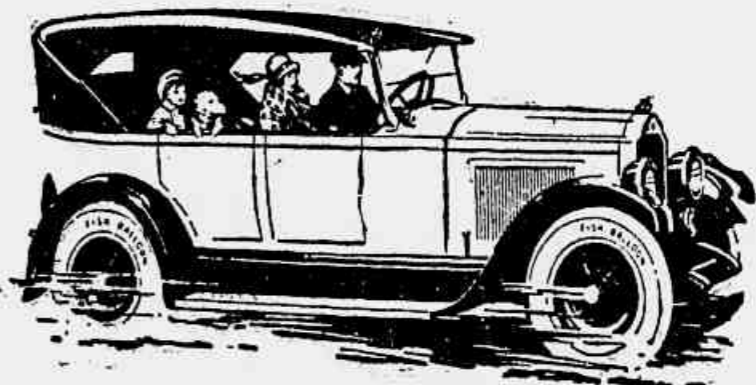
Os resultados officiaes: Volta do Peloponneso (Athenas, Corintho, Argos, Sparta Monembasia e volta — 700 kms.). 1º — Constantinopolis em Bugatti, 125 kms. e 2 horas.

2º Mito, Lucie Rapou em Bugatti, 2 litros, 8 cylindros, em 38.

Premio de Colchida (Athenas, Colchide e volta — 200 kms, motocicletas). 1º Dinopolis em Panther — 50" (media — 120 kms. e hora).

2º Hermann em Hispano-Suiza — 31" (media — 115 kms a hora). Motocicletas. 1º Dinopolis em Panther — 50" (media — 120 kms. e hora).

Neste breve resumo das primeiras corridas automobilisticas retemham-se estas duas observações logicas: Primeiramente a superioridade indiscutivel dos carros francezes sobre os demais europeus — sobretudo sobre as tão más estradas. (Com effeito, sobre seis vencedores, 5 tripulantes marcaram francezes) — e depois a habilidade e maestria dos automobilistas gregos (não houve sequer um accidente serio no desenvolver dessas provas).



## Elegancia, Luxo e Maravilhosa Execução

Este é o automóvel que possui o mais maravilhoso motor até hoje construído — o motor Knight com válvulas movíveis — "Um motor que realmente melhora com o uso..."

Este automóvel é provido com o único motor no mundo que melhora seu funcionamento com o uso. O motor Knight (direitos reservados) com válvulas movíveis ganha em potencia, ganha em efficacia, ganha em suavidade de funcionamento, á medida que sua kilometragem augmenta...

Este automóvel é provido do motor preferido pelas pessoas reais — a maioria da nobreza europeia e outras pessoas de alta posição social, lhe dão a preferencia para o seu uso pessoal...

Este é o automóvel que possui o mesmo tipo de motor encontrado nos automoveis europeus de alto preço — Daimler-Knight, Panhard, Peugeot, Minerva...

Este é o automóvel cuja extrema beleza, elegancia de refinamentos, completo e luxuoso equipamento, o estão tornando o automóvel de luxo mais popular no mundo...

Sómente com um cuidadoso exame e uma demonstração V. S. pôde julgar das altas qualidades deste bello automovel. Assim, convidamos V. S. a visitar nossos salões, e com prazer o demonstraremos.

## WILLYS-KNIGHT Grande SEIS

COLOMBO GAMBERINI & C. Rua Evaresto da Veiga, 61 - 63

BRASIL AUTOMÓVEL LTDA. Av. Rio Branco, 247

SAMARÃO FILHO & Cia. Rua Frei Caneca n. 7 RIO DE JANEIRO

WILLYS-OVERLAND-AUTOMOVEIS DE FINA QUALIDADE

## HUDSON-ESSEX MOTORES SUPERSEIS



A Fabrica Hudson-Essex vendeu no anno passado 270.000 automoveis. Só com uma produção como esta é que consegue offerer automoveis de alta qualidade a preços tão baixos. Convém aos interessados verificarem nossos preços e condições de venda.

HUDSON PHAETON 14:800\$000

HUDSON COCHE 15:000\$000

HUDSON BROUGHAM 17:700\$000

HUDSON LIMOUSINE 19:500\$000

ESSEX PHAETON 9:300\$000

ESSEX COCHE 9:600\$000

T. L. WRIGHT & C. LTDA.

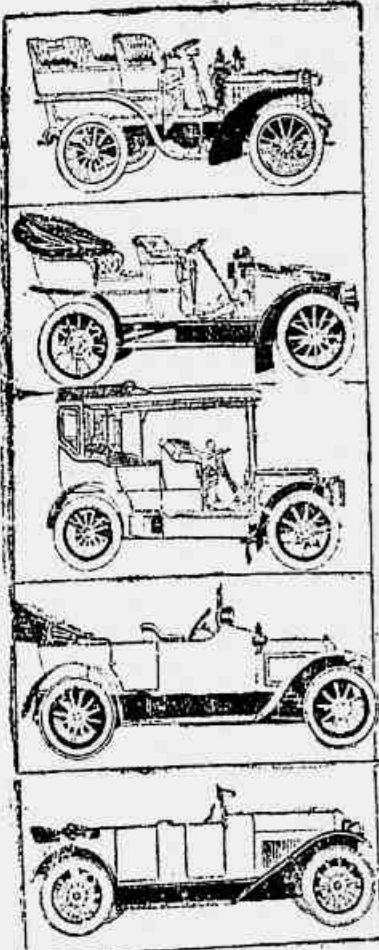
Rua Evaresto da Veiga, 142

Officinas e seção de peças: Rua Bento Lisboa 45

# A VIDA AUTOMOBILISTICA

## A evolução da "carrosserie"

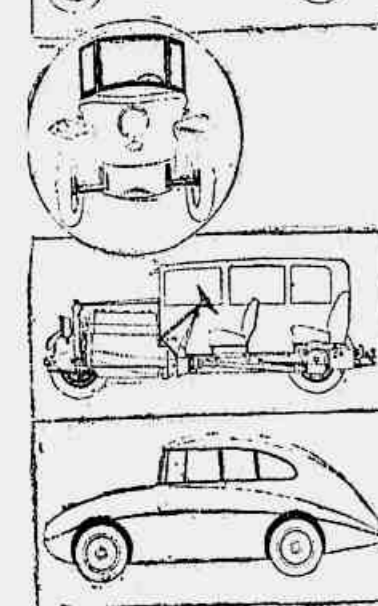
Se ha industria que tenha caminado a passos gigantes, é a automobilística. Não uma mais rápida do seu desenvolvimento, mas original nos seus aperfeiçoamentos. Não é somente o mecanismo que se aperfeiçoou rapidamente, mas a forma continua para proporcionar a regularidade da funcionamento.



De cima para baixo, temos o "roadster" americano, a seguir o "coupé", a velha Ford, 1903, a "carrosserie" moderna, a "carrosserie" moderna e a "carrosserie" moderna.

mento actual, que permite a vulgarização do automóvel em todos os domínios dos transportes, onde se considera um poderoso factor de rendimento.

A carrosserie não sofreu poucas modificações desde as primitivas, levemente as carroçarias até hoje.



Diversos modelos, na ordem de cima para baixo: Barata moderna; carro alentejo de corrida; corte do sistema "coupé"; e, finalmente, uma "carrosserie" moderna.

os costureiros, se se pôde engravar o termo, vestiram-na com gosto. Desde a linha do "tonel" antigo, simples, sobria, elegante e pessoal, até os carros dos dias que nascem, tudo se aperfeiçoou, melhorou, e evoluiu extraordinariamente.

**OS CARROS DESCOBERTOS**  
Observemos o carro automóvel quando elle começa a ter quatro rodas. Isto é 1900. A grande maioria dos automóveis são, nessa época, descobertos e a "carrosserie" é o "tonel". Este comporta um assento, na frente, livre, e o de detrás é situado numa ro-

ta, no interior da qual entra-se por uma porta.

Depois procura-se uma protecção melhor e maior facilidade de acesso. Chegamos, assim, ao "double-phaeton", de entradas lateraes, em que a capota é volumosa e as portas baixas. Mas faltam lugares para bagagens. Eis o "double-phaeton", com este dispositivo, mais pratico que os dois modelos anteriores. Não é senão, contudo, com o "torpedo" que apparece, na verdade, a primeira carrosserie. A linha do carro é sinuosa; entretanto, já existe mais harmonia. Depois da guerra, a capota tornou-se mais alta e a "carrosserie" mais baixa, a bem dizer se confundem, prolongando-se para o fundo. O "torpedo moderno" alcançou uma sobria elegancia, mas teve que ceder passo ao carro fechado e passar a ser veículo de sport.

**O CARRO FECHADO**  
Mais ainda que o carro descoberto, conserva-se na execução do carro fechado as velhas silhuetas da carroçagem. O "landau", modelo de transição, abandona-se, então, as grandes rodas trazeiras por rodas pequenas. O motor tornando mais poderoso o mais coberto, a capota retoma seus direitos e adopta-se a "limousine". Uma galeria recebe as bagagens e o condutor é protegido por um "vitro na frente". Não é ainda em 1910 que apparece o "coupé" interior, formado, em summa, por duas caixas juxtapostas, com reminiscencias dos carros de correio. Os mesmos sentidos que levaram o torpedo moderno para sua forma definitiva, servem na transformação deste modelo. As mesmas linhas, recta, capota mais alta, caixa mais baixa. Maior separação, interior mais amplo, e o carro de serviço por excelência, indispensavel aos serviços de negócios e cuja voga cresce dia a dia.

**VELHOS MODELOS**  
Os velhos modelos evocam o carro puxado a cavallos. Mesmo assento na galeria metalleica, apontando para a frente, as mesmas lanternas. Quando o torpedo appareceu, pôde-se dizer que a primeira carrosserie do automóvel — a "carrosserie" do automóvel — nasceu. De pois, nasce o "coupé-limousine".

Quanto ao carro de corridas, temos o Panhard-Levasseur de 1893, um dos primeiros veículos mecanicos do qual cada saída constituia um verdadeiro acontecimento sporádico. Que differença entre o Panhard de 1893 e a barata de hoje!

O Panhard de 1904 era equipadocom um motor a 8 cilindros, em voltas — minuto. Além delles existia, dando cerca de 2 H.P., com 600 ram os primeiros "torpedos", que já desenvolviam 600 voltas-minuto. A velocidade é, sem duvida, a mais magica das qualidades do automóvel; mas, ao passo que se procura elevar esta velocidade de alguns kilometros, é preciso augmentar a potencia dos motores nas mesmas proporções. Ainda houve entre tantos modelos antiquados, outro carro o Sunbeam e a Thomas. Depois se segue a serie dos bolides que se aproximam, cada vez mais, dos tipos de hoje. Delles se dirá que prestaram de modo geral relevantes serviços aos carros modernos.

**CARROSSERIES MODERNAS**  
O gosto da clientela volta-se nitidamente para o carro fechado. O mais confortavel, aliás, pois que não necessita do uso de algumas vestes especiais; dá-lhe uma maneira propria de vestir e uma melhor protecção contra as intempéries. Os esforços dos constructores, afim de entregar os carros completos a preços favoraveis, tem sido notaveis, com o modelo referido. O torpedo vem sendo cada vez mais abandonado, mesmo tratando-se de carros para dois lugares, nos que se capota são baixas. Nos carros de quatro lugares se estabeleceram todos os generos de chassis, desde 10 a 40 C.V. Algumas vezes, os carros de potencia media não tem senão duas portas bastante largas e assentos moveis e confortaveis.

Com estes modelos, começam os carros leves, silenciosos, e comportando assentos muito confortaveis. Com a caixa delgada não ha ressonancia e o "chassis" conserva suas brilhantes accelerações. No carro elegante se empregam os constructores, procurando fazê-lo do melhor gosto.

**OS CARROS DE CORRIDA**  
Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

tervem, com effeito, nos progressos dos carros de corrida e a resistencia do ar. Esta resistencia cresce com o quadrado da velocidade e ac-

canismo do solo. O centro de gravidade aproxima-se do solo; os passageiros e o mecanismo se instalam "entre os eixos" e a estabilidade foi melhorada consideravelmente. Devese ter em conta que esta orientação marca uma evolução que conduziria ao construtor do "chassis" a prover com cuidado a instalação da caixa, do quadro e dos orgaos de transmissão. Com a caixa muito abaixada (sem-se ganhar 25 cms. sobre a altura total, sem prejudicar o conforto interior. Assim o carro é mais veloz e consome menos. Quando as estradas espedaçadas, como as construidas na Italia — as "auto-estradas" — se multiplicam no pais, permitindo as grandes velocidades sem perigo, temos victoriosos, neste particular, o carro de avião. As experiencias de Bugatti, no Grande Premio de Tours, de 1924, mostraram que este perfil constitue uma das melhores directivas em materia de "carrosseries", obtendo-se, com habilidade, o minimo de attrito.

**CARROSSERIES AMERICANAS**  
A execução da carrosserie americana é muito particular. Resulta ella do genero de fabricação adoptado que é o dar "grandes series". Um

ma de 100 kilometros por hora ella se torna preponderante. Para diminuir a convem melhorar as formas exteriores do vehiculo.

Foi o que conduziu, na Alemanha, o dr. Gurnay e Rumpier a estudar, primeiro que todos, um carro ovalado e o segundo tambem outro tipo original. No primeiro, as rodas são

De cima para baixo: Tonnel, 1904; Phaeton com entradas lateraes; primitivo torpedo, com lugar para bagagens e torpedos modernos.

Alguns tipos de carros, de cima para baixo: Landau 1902; Landaulet 1903; Limousine 1905; Modelo 1912 e carro modelo 1924.

embutidas, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

Um dos factores negativos foi a embutida, no segundo existim eixos horizontales como fuzis. Em geral, existe a tendencia para conservar as formas classicas abaixando-se a caixa e aproximando-se o me-

### A PROPAGANDA DO AUTOMÓVEL-CLUB ARGENTINO

Contando com extensas zonas agrícolas, o Automóvel Club Argentino, numa multiplice actividade, tem feito intensa propaganda nas províncias mais afastadas e trazido o seu concurso na construção de estradas. Assim é de prever que a Argentina em alguns annos conte com 50.000 kilometros de boas estradas de rodagem.

**ROADSTER-COUPÉ DE PEERLESS**  
A Peerless augmentou sua serie 6-50 com um "roadster-coupé", que se distingue por um assento particular para dois passageiros.

**TOURISMO ARGENTINO**  
O automobilismo argentino, que está em franco progresso, devido a grande expansão economica do pais, encontra magnifico campo de acção no turismo e é assim, que se organizam empreendimentos do genero em S. Juan, Cordoba, Mendoza, etc.

### O circuito de Nuremberg na Alemanha

Construiu-se na Alemanha, uma pista com que pretendem deixar longe, tudo que já foi feito até hoje no sport automobilistico.

E' nas vizinhanças de Adenau, linda cidadezinha rhenana, a 70 km. de Cologne que fica situada a nova estrada, através uma região muito montanhosa.

O comprimento do circuito é de 23 kilometros, e tem a forma de um 8. Atravessando as seculares e esplendidas florestas de Elffel, esta estrada pittoresca evita toda aglomeração. Sob o seu eixo não se encontra nenhuma casa. Nella não ha nem cruzamento, nem encruzilhadas. Nenhum obstaculo se apresenta aos carros que circulem, porque não ha outro trafego sobre ella, se não a circulação automobilistica.

O tracado da pista permite o estabelecimento de 4 circuitos: um de 2 kilometros de comprimento, de outro de 8 kms., o terceiro de 21, e o ultimo de 29 kilometros. A largura da estrada (de Catume), é de 9 metros e sua superficie é trabalhada por um sistema especial que offerecendo todas as garantias contra a "derrapagem" não é nociva aos pneus de illa recta de saída e da chegada, mede 3 kilometros e tem a largura de 20 metros. O rodéo tem 172 voltas, das quaes 88 são á esquerda e 84 á direita.</

















